

29 (317) ROK VII 20 LIPCA 1952

Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR



W SŁONECZNE JUTRO

Osiem lat temu...

Wiecie, doskonale wiecie, co to było osiem lat temu. Armia Czerwona i walczące u jej boku Ludowe Wojsko Polskie wyzwoliła pierwszy skrawek naszej ziemi ojczystej, Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wydał Manifest Lipcowy... Jakże o tym nie wiedzieć, skoro od tych pamiętnych dni zaczęła się nasza prawdziwa niepodległość, nasza wolność, skoro były to narodziny Polski Ludowej — umiłowanej ojczyzny ludu pracującego.

Nic też dziwnego, że co roku obchodzimy lipcowe święto radośnie i wesoło, z dumą oglądając się wstecz, z uporem i zapałem patrząc przed siebie. Na przekór zdrajcom i wyrzutkom, na przekór ich imperialistycznym panom, na przekór wszelkiej maści łotrom i szubrawcom — kraj nasz staje się z każdym dniem bogatszy i potężniejszy. Pomoc Kraju Rad, bohaterstwo robotników, niezmierny wysiłek całego społeczeństwa — dźwigają nasz kraj w górę, podnosząc go od poziomu zacofanego państewka, o którym nie zawsze wiedziano gdzie leży, do poziomu potężnego, uprzemysłowionego i zasobnego państwa, do poziomu przodującego u boku Związku Radzieckiego i Chin Ludowych państwa demokracji ludowej.

Nie jest to, oczywiście, ani łatwa ani prosta droga. Sami wiecie najlepiej, na ile jeszcze napotykamy trudności, ilu rzeczy musimy się na razie wyrzec. Ale rzecz idzie o to, aby rozpalać w sobie i w innych rewolucyjny entuzjazm. Dla rewolucji poświęcono już więcej. Czy pamiętacie Ludwika Waryńskiego, który zginął w twierdzy szlisselburskiej? A osiemnastoletniego Stefana Okrzeję, który nie zawahał się poświęcić swego młodego życia sprawie rewolucji? Takie przykłady można przecież przytaczać nie w dziesiątki, a w setki i tysiące: Jakub Jasiński, Feliks Dzierżyński, Kasprzak, Kniewski, Rutkowski, Marchlewski, członkowie Gwardii Ludowej i Armii Ludowej...

To zobowiązuje. Rozumieją to dobrze młodzi robotnicy z Nowej Huty, górnicy z Zagłębia, włókniarze z Łodzi, rozumieją studenci i artyści, inżynierowie i chłopi, lotnicy i marynarze. Rozumie cała młodzież zetempowska i ogromna większość młodzieży niezorganizowanej, budująca w uporczywym trudzie wraz z całym ludem pracującym potęgę Polski Ludowej na lądzie, morzu i powietrzu.

Rosną hale kombinatów chemicznych i metalurgicznych, zwiększa się przeładunek w naszych portach, pracują coraz wydajniej załogi Żerania i Widzewa, Dychowa i Jaworzna, Nowej Huty i Gorzowa — miast, które jeszcze przed kilkoma laty były znane niemal wyłącznie ich mieszkańcom, a dziś znane są całej Polsce, jako najważniejsze odcinki walki o Plan Sześcioletni. Niebo nad tysiącami budowli Sześciolatki w naszym kraju rozbrzmiewa radosnym hukiem silników lotniczych — to piloci ludowego lotnictwa w codziennym trudzie ulepszają swe umiejętności. Groźnym gwizdem bezśmigłowych silników sygnalizują swą czujną obecność nad tętniącym ofiarną pracą krajem — wspaniałe maszyny odrzutowe, prowadzone po mistrzowsku rękami młodych robotników i chłopów. To wierna straż naszej ojczyzny, groźne memento dla naszych wrogów.

Ojczyzna nasza staje się z każdym dniem silniejszym ogniwem we wszechświatowym froncie pokoju, biegnącym od radzieckiej Arktyki po równik i od Tamizy do Żółtej Rzeki, paraliżującym skutecznie łapy imperialistycznych podżegaczy świata. Z tego się cieszymy, z tego jesteśmy dumni w nasze lipcowe święto.

Rok 1952 przejdzie do historii naszego kraju jako rok wielkich i doniosłych zdarzeń: rok Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Zlotu Młodych Przodowników— Budowniczych Polski Ludowej, wyborów do sejmu i rad narodowych, rok przełomowy dla realizacji Planu Sześcioletniego. Dlatego też rocznicę Manifestu PKWN obchodzimy w tym roku szczególnie uroczyście i radośnie.

Kiedy ulicami stolicy przeciągać będą rozśpiewane korowody delegatów zlotowych, nad głowami przelatywać będą eskadry odrzutowców, powietrze drżeć będzie od salutów artyleryjskich — zastanówmy się na chwilę nad niesłychanym ogromem zmian, jakie zachodzą w naszej ojczyźnie

dokończenie na stronie 452)

WITAMY ZLOT
MŁODYCH PRZODOWNIKÓW
BUDOWNICZYCH POLSKI LUDOWEJ



Zlot już trwa! Przybyłych na Zlot delegatów z całej Polski, młodych przodowników wszystkich dziedzin pracy — wita radośnie Warszawa. W blaskach lipcowego słońca stolica naszej ojczyzny przystroiła się w najpiękniejsze swe szaty, ukazując oczom zachwyconych przybyszów piękno rzadkiego gatunku — ucieleśnioną już w części wizję socjalistycznego miasta.

Przybyłeś na Zlot, Kolego, wybrany spośród wielu — więcej i lepiej pracowałeś od Twych towarzyszy, zasłużyłeś w zupełności żeby przyjechać do Warszawy i razem z tysiącami takich, jak Ty — młodych murarzy, górników, hutników, żołnierzy, marynarzy, lotników zameldować ukochanemu przez młodzież towarzyszowi Bierutowi, że jeszcze lepiej będziesz przodował, że dasz wszystko z siebie dla pomnożenia sił ojczyzny.

Warszawa, miasto niezwykłego bohaterstwa ludzkiej pracy, cieszy się z Twej wizyty, szanuje i dumna jest z Twej młodzieńczej, ofiarnej pracy. Warszawa ceni Twój wysiłek, Kolego, bo sama pracuje bez wytchnienia, bo pierwsza linia frontu zaciętej walki o Sześciolatkę przebiega jej ulicami.

Idź na MDM, Kolego z Aeroklubu czy Koła Ligi Lotniczej. Zobaczysz tam rzeczy niezwykłe: potężne bloki mieszkalne, strojne w marmury i piaskowce — na miejscu niedawnych gruzów, ogrom wspaniałego w swej architekturze placu zdobnego w kandelabry — olbrzymy, mozaikę kolorowych cegiełek pod stopami — ułożonych pracowicie rękami ludzi w szarych roboczych ubraniach.

Zobaczysz na MDM-ie znacznie, znacznie więcej, niż można Ci to tutaj opisać, odetchniesz całą piersią urzekającą i porywającą atmosferą czegoś, co można chyba najtrafniej określić heroizm czynu.

I jedno Ci radzę Kolego z LL: spojrzyj w oczy Twemu rówieśnikowi, młodemu przodownikowi z warszawskiej budowy. Zobaczysz w nich jeszcze więcej, niż na całym MDM-ie lub innej dzielnicy nowych domów — potężną wolę, siłę człowieka uzbrojonego w najlepszą na świecie broń — miłość ojczyzny, ujrzysz bezgraniczną wierność Tej, którą miliony ludzi z miłością nazywają — Ludowa Polska.

Zobaczysz w uśmiechniętych, zuchowatych oczach ZMP-owca z warszawskiej budowy właśnie tę ogromną moc, która podźwignęła z ruin wielkie warszawskie dzielnice, nie tylko MDM, lecz i Muranów, Młynów, Mirów, Mokotów, nową Pragę, nowy Grochów, potężny Żerań.

Znasz znojną pracę, Kolego, mechaniku lotniczy, pilocie silnikowy i szybowcowy, skoczku spadochronowy i młodziutki modelarzu. Dlatego rozumiesz ile i jak musieli pracować chłopcy z MDM-u, o którym tyle już przeczytałeś, jak bardzo musieli się starać żebyś Ty ujrzał stolicę w pełnej krasie.

Warszawa, stolica naszej ojczyzny, miasto znane na całym świecie jako nieugięte i niepokonane, miasto Wielkiego Zlotu, na który przybyliście — wita Was, młodzieży lotnicza! Wita Was, młodych ZMP-owców, najlepszych organizatorów pracy w lotnictwie, najbardziej bojowy, przodujący oddział budowniczych ludowego lotnictwa, wiernego pomocnika Partii i awangardę polskiej młodzieży!

Przyjmuje od Was jak najcenniejszy dar — w imieniu ojczyzny — Wasze meldunki:

o tym, że młodzież miasta Leszno przepracowała 12 640 roboczogodzin przy budowie nowego szybowiska, że piloci szybowcowi Aeroklubu Bielskiego wyrównali nawierzchnię swego lotniska, zaoszczędzając 520 zł, że pracownicy Oddziału Powiatowego LL w Kaliszu zorganizują w Stawiszynie i Błaszkach dwie nowe modelarnie, że młodzież z Koła LL nr 100 przy Zakładach Budowy Maszyn i Aparatury w Krakowie zwerbuje 100 nowych członków Ligi Lotniczej, zorganizuje Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych i pomoże konstruktorom silniczków modelarskich;

że młodzież z Koła LL przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej w Wągrowcu zorganizowała pokazy modeli latających;

że modelarze z Rogoźna zbudują dwa modele szybowców, przekażą je świetlicy fabrycznej oraz urządzą pokazy modeli latających, połączone z wygłoszeniem na wsi referatu o roli lotnictwa w gospodarce rolnej...

że — tysiące Was, całym sercem oddanej lotnictwu młodzieży, szczerze, po ZMP-owsku, bojowo pracowała, aby zasłużyć na wielki zaszczyt uczestnictwa w Zlocie i ujrzenia Warszawy w wielkich dla niej i całego narodu lipcowych dniach.

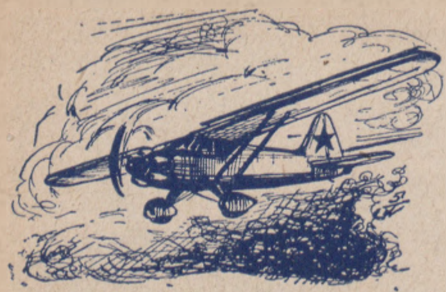
W dniach Zlotu pokażecie, młodzi ZMP-owcy — członkowie LL, jak mocna jest więź łącząca Was i całą młodzież polską z Wojskami Lotniczymi Ludowej Polski. Opowiecie swym towarzyszom zlotowym, jak radośnie przebiegały spotkania pomiędzy młodzieżą z zakładów pracy a żołnierzami jednostek Wojsk Lotniczych, opowiecie o gościnie młodzieży z Nowej Huty u lotników, o spotkaniach jednostek lotniczych z młodzieżą wrocławskiego Pa-Fa-Wag-u, Zakładów Mechanicznych im. Stalina w Poznaniu, Huty Ostrowiec, Zakładów Mechanicznych w Porębie, kopalni im. Stalina.

Nie zapomnicie także opowiedzieć o podobnych spotkaniach z młodzieżą wiejską z PGR-ów, POM-ów i Spółdzielni Produkcyjnych oraz młodzieżą ze szkół i wyższych uczelni.

Więź organizacji ZMP-owskich Wojsk Lotniczych z terenowymi organizacjami ZMP wciąż się zacieśnia, czego wyrazem jest udział lotników wojskowych

(cd na str. 452)





(cd ze str. 451)

we władzach terenowych ZMP i uczestniczenie w zebraniach kół ZMP.

Nad czerwieniejącymi się świeżą cegłą murami nowych kolonii robotniczych przelecą w karnych szykach samoloty wojskowe i Ligi Lotniczej.

Znacie dobrze smukłe sylwetki srebrnych, szybkich jak strzała maszyn, które co dzień radują oczy setek tysięcy ludzi w Warszawie i innych miastach naszego kraju: to odrzutowce naszego ludowego lotnictwa wojskowego, najwspanialsze samoloty świata, zachwyt i poczucie siły budzące w naszych sercach, grozę i lęk śmiertelny — we wrogach naszej ojczyzny.

Ujrzycie je w całej potędze, pilotowane przez oficerów — ZMP-owców, przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego. Zwarte formacje tych maszyn, siła widoczna dla każdego — narzuci Wam jedną myśl: o twardej, potężnej pięści, zdolnej do zadania z powietrza śmiertelnego ciosu każdemu napastnikowi.

Ujrzycie również na warszawskim, lipcowym niebie dziesiątki innych samolotów, tych ze znakiem SP na kadłubach i skrzydłach i literami ich klubowej przynależności — samoloty Ligi Lotniczej. Prowadzić je będą najlepsi, przodujący piloci LL, przodujący ZMP-owcy z Aeroklubów i ośrodków treningowych. To oni ratowali nasze lasy przed atakami żarłocznych gąsienic, oni niszczyli ogniska stonki ziemniaczanej, to oni w śnieg, burzę i zamiecie przewozili w samolotach sanitarnych ciężko chorych do szpitali. Ofiarni ZMP-owcy — piloci Ligi Lotniczej, duma naszego narodu!

Patrzcie również uważnie w niebo, gdy nie będzie słychać warkotu lotniczych silników. Z zachwytem zobaczycie wówczas popisy szybowników. To Twoi koledzy, ZMP-owcy z aeroklubów popisywać się będą mistrzowskim opanowaniem sztuki pilotażu.

Podziwiajcie mistrzostwo akrobacji, śmiałość i precyzję pilotażu, z uwagą obserwujcie wspaniałe właściwości lotniczego sprzętu, budowanego rękami młodych ZMP-owców — przodowników pracy w warsztatach Ligi Lotniczej.

Niech w Waszych sercach, młodzi przyjaciele, ze zdwojoną siłą rozwinie się uczucie głębokiej miłości do naszego ludowego lotnictwa, niech jeszcze silniejszą stanie się więź łącząca młodzież ze skrzydlatymi obrońcami granic naszego państwa.

Witamy Zlot! Przyrzekamy, że uczynimy wszystko, żeby społeczeństwo było jeszcze bardziej dumne ze swego lotnictwa, że ofiarujemy w tym celu wszystkie nasze umiejętności i lotniczą wiedzę, cały wielki entuzjazm młodych patriotów. *J. Z.*

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

— Delegaci? — Wybrani! — Zobowiązania? — Wykonane! A więc, dalej... na Zlot!

Od kilku dni na Rakowcu, Grochowie, Wierzbnie i Agrykoli „miasteczka zlotowe" czekają na przybycie gości. Dziś w miasteczkach tych zakwitnie nowe, wesołe życie dwustutysięcznej rzeszy naszej przodującej młodzieży, która w dniu wielkiego święta młodzieży zamanifestuje swą miłość do Ojczyzny i wolę pokojowego, socjalistycznego budownictwa. I ci z zakładów pracy i ze szkół, z drużyn sportowych i lotnictwa, wszyscy razem zameldują dziś Pierwszemu Obywatelowi Polski Ludowej towarzyszowi Bierutowi, w imieniu milionów młodzieży polskiej, o sukcesach osiągniętych podczas przygotowań do Zlotu. Powiedzą również, że produkcja nie będzie zahamowana podczas ich pobytu w Warszawie, że pozostała młodzież pomnoży swe wysiłki, aby plan wykonać i za siebie i za nich.

Również i na terenie lotnictwa fakt, że Zlot się odbywa, że przed Zlotem zrobiliśmy dużo, nie powinien wpłynąć na nas uspakajająco. Musimy pamiętać o tym, że wielki przedzlotowy zryw dla osiągnięcia jak największych sukcesów nie może osłabnąć i po Zlocie. Powinniśmy bez przerwy dążyć do osiągania coraz lepszych wyników zarówno w dziedzinie sportu lotniczego, jak i pracy poszczególnych ogniw Ligi Lotniczej. Tego wymagają zadania nakreślone nam przez Plan Sześcioletni, tego żąda od nas Ojczyzna. Hasło — „W górę sztandar długofalowego współzawodnictwa" — niech będzie dla nas bodźcem do wytężonej, ofiarnej pracy.

Oto kilka meldunków z terenu o przebiegu realizacji zobowiązań zlotowych.

W ramach włączenia się Ligi Lotniczej do przygotowań zlotowych Zarząd Okręgu LL w Zielonej Górze zorganizował szereg imprez, a mianowicie: w związku z wojewódzkimi eliminacjami zespołów artystycznych urządzono loterię książkową, na której znalazły się wydawnictwa o tematyce lotniczej; wypuszczono kilka modeli balonów z hasłami zlotowymi oraz zorganizowano wystawę modeli lotniczych w sali ORZZ.

●

Członkowie Zarządu Oddziału Powiatowego LL w Międzyrzeczu, poprzez należytą pracę propagandową zwiększyli liczbę prenumeratorów czasopism lotniczych o 20 procent. Ponadto zorganizowali modelarnię w gminie Gościkowo, przy czym postanowili otoczyć ją stałą opieką.

●

Członkowie modelarni LL przy szkole podstawowej w Spółdzielni Produkcyjnej Ogardy przeprowadzili sześć pogadanek na tematy ogólnolotnicze, które spotkały się z żywym zainteresowaniem tamtejszego społeczeństwa oraz zorganizowali ponad plan jeden kurs modelarski I stopnia, który ukończyło kilkunastu modelarzy.

W dniu 22 lipca br. modelarnie powiatowe woj. zielonogórskiego zorganizują pokazy modeli latających, a modelarnia okręgowa — pokazy modeli na uwięzi.

●

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie ogłosił konkurs gazetek ściennych na temat „Przygotowania członków LL do Zlotu". Zespoły redakcyjne najlepszych gazetek otrzymały nagrody.

●

Zetempowcy zrzeszeni w Lidze Lotniczej, w ramach zobowiązań zlotowych, uruchomili w Krakowie specjalny kiosk z książkami i czasopismami o tematyce lotniczej.

●

Pracownicy i piloci Ośrodka Treningowego w Toruniu zobowiązali się do dnia 22 lipca br. wzmocnić linkami stalowymi konstrukcję prowizorycznego hangaru oraz pokryć deskami i papą dach, jak również wyrównać podłoże hangaru. Prace powyższe przyniosą 2.750 zł oszczędności.

W SŁONECZNE JUTRO

(cd ze str. 450)

Ogarnijmy umysłem ten olbrzymi dorobek naszego narodu, który do wspaniałych zwycięstw we wszystkich dziedzinach życia poprowadziła partia tysięcy bohaterów pracy — partia Bolesława Bieruta, Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Wsłuchajmy się, jak rośnie, dosłownie w naszych oczach to szczęście, o które walczyli i za które ginęli nasi dziadowie i ojcowie, w syberyjskich tajgach i sanacyjnych więzieniach, w hitlerowskich obozach i kazamatach.

Szczęście, które gwarantuje narodowi Konstytucja, zapewniająca każdemu obywatelowi prawo do pracy, wypoczynku, ochrony zdrowia, nauki.

Szczęście, które wykuwa swą pracą robotnik i chłop pracujący, buduje inżynier i naukowiec, umacnia każdy świadomy obywatel.

Szczęście, na straży którego stoi potężna, doskonale uzbrojona i wyszkolona armia wraz z wojskami lotniczymi, jakich nigdy dotąd nie mieliśmy, jakie dała nam pomoc radziecka i władza ludowa.

Szczęście, któremu na imię pokój.

Niech żyje i rozkwita nasza wolna, umiłowana Ludowa Ojczyzna — Polska Rzeczypospolita Ludowa!

BĘDZIEMY LATAĆ DALEJ SZYBCIEJ WYŻEJ

Zlot Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej stał się dla nas, młodych lotników, bodźcem do zwiększenia wysiłku dla osiągnięcia jeszcze lepszych wyników w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

Wśród naszych żołnierzy wzrósł zapał i entuzjazm w pełnieniu służby lotniczej dla Ludowej Ojczyzny. Wyrazem tego jest rozwój nie tylko przodownictwa indywidualnego, wzrosła również szlachetna walka o przodownictwo zespołowe, w której żywy udział biorą załogi samolotów, kluczy i eskadr.

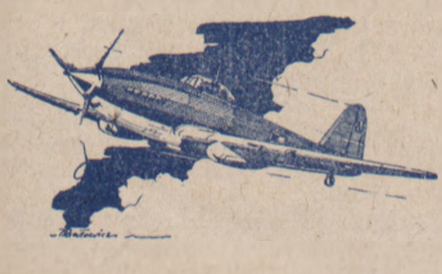
W jednostce lotnictwa odrzutowego, w wyniku szlachetnej walki o rozwój przodownictwa, rozwijającego się w myśl wskazań naszego dowódcy przy pomocy organizacji partyjnej i ZMP-owskiej, możemy poszczycić się tym, że prawie wszyscy ZMP-owcy są przodownikami wyszkolenia bojowego i politycznego. Nie zadawalamy się jednak tymi osiągnięciami, a walczymy o to, aby każdy ZMP-owiec i niezrzeszony żołnierz stał się przodownikiem.

Siłę i zapał do jeszcze lepszych wyników w pełnieniu służby w Ludowym Lotnictwie czerpiemy z przykładów i entuzjazmu naszych braci z kopalni i spółdzielni produkcyjnych, PGR-ów i hut.

Zapewniam Was, że my, lotnicy ludowego Lotnictwa Polskiego, pod dowództwem naszego ukochanego Marszałka Rokossowskiego, ucząc się u naszych braci — stalinowskich sokołów, będziemy wypełniać z honorem wskazania tow. Stalina: „Latać dalej, szybciej i wyżej".

Będziemy zawsze pamiętać wskazania Pierwszego Budowniczego Polski Ludowej, tow. Bolesława Bieruta o tym, że mnożyć się i doskonalić winny w trosce o pokój i niepodległość Ojczyzny bojowe eskadry powietrzne naszego lotnictwa.

Chor. pil. BOLECH





POPRAWKA NA PLAN

Dzień lotów nawigacyjnych w pułku myśliwskim dobiegał końca. Jeden po drugim nadlatywały samoloty, wchodziły w przepisową rundę nad lotniskiem, lądowały i na rozkaz dowódcy kołowały w stronę hangarów.

Pomruk silników stopniowo oddalał się i wreszcie — po wyłączeniu ostatniego motoru — zamilkł. Na punkcie dowodzenia zapanowała cisza. Słychać było, jak w trawie ćwierkają koniki polne i w dalekiej wsi ujadają psy.

Major, dowódca pułku, spojrzał na zegarek i zwrócił się do radiotelegrafisty.

— Wywołajcie „Czajkę" i zapytajcie, dlaczego do tej pory nie wrócił.

W tej samej chwili do uszu lotników dobiegł jeszcze cichy, ale charakterystyczny dźwięk silnika i na poszarzałym od zmierzchu niebie ukazał się mały, czarny punkcik.

— No, nareszcie — mruknął dowódca.

Po chwili, gdy nadlatująca maszyna potoczyła się już gładko po lotnisku, major wezwał pilota w celu złożenia meldunku.

Młody, zgrabny porucznik, w letnim, niebieskim kombinezonie, energicznym krokiem podszedł do punktu dowodzenia i prężąc się na baczność, zameldował:

— Obywatelu majorze, porucznik pilot Jasiak melduje powrót z zadania...

— Zadanie nie wykonane — przerwał mu major. — Błądziliście gdzieś całych siedem minut. A uprzedzałem was przecież, że nawigowanie na małej wysokości na szybkościowym myśliwcu jest niełatwe. Nie uwzględniliście pewno poprawki na wiatr?...

— Obywatelu majorze, melduję, że wziąłem poprawkę na wiatr. Ale nie wziąłem poprawki... — tu kąciki ust porucznika drgnęły w ledwo widocznym uśmiechu... — nie wziąłem poprawki na Plan Sześcioletni...

* * *

Startując do nawigacyjnego lotu na małej wysokości porucznik Jasiak był pewien swego — zadanie wykona na celująco. Nie mogło zresztą być inaczej — trasę i punkty orientacyjne znał na pamięć, starannie wyliczył kursy uwzględniając dane ostatniego biuletynu meteorologicznego. Maszyna była bez zarzutu.

Do połowy trasy wszystko szło jak z płatka. Rzeczka, las w kształcie trójkąta, skrzyżowanie dróg, miasteczko A., wioska M., wzgórze z ruinami starego zamku. Czas zgadza się co do sekundy. Silnik gra równo i spokojnie. Trzeba przyznać, że nawet trochę zbyt łatwe wydało mu się zadanie i przez chwilę myślał o pewnych niebieskich oczach.

Kiedy spojrzał na ziemię, według zegarka powinno być pod nim miasteczko N. To, co zobaczył, zbiło go z tropu. Miasteczko było podobne do N., a jednak inne. Na południowym krańcu dymiła jakaś duża fabryka z dwoma kominami, której w N. nie ma, zamiast polnej drogi ze wschodu na zachód biegła szeroka szosa, a poza tym miasto było przynajmniej półtora raza większe.

Rzucił okiem na mapę i zmienił kurs. Po dwu minutach odnalazł znajome punkty orientacyjne, powtórnie nadleciał nad N. i znowu jak przedtem przekonał się, że jest w innej okolicy — to nie było to miasto, którego szukał...

Gdy nadlatywał nad nie po raz trzeci — zrozumiał, i mimo opóźnienia, którego już teraz nie zdołał nadrobić, uśmiechnął się — to było jednak miasto N. z nową fabryką, nową szosą i osiedlami mieszkalnymi zbudowanymi w ramach sześciolatki.

Gdy w drodze powrotnej lecąc po innej trasie w okolicach wioski Z. zamiast pstrokacizny drobnych poletek, którą pamiętał z wiosny, zobaczył szachownicę dużych, równych pól spółdzielni produkcyjnej, a w zapadającym zmierzchu wieś zajaśniała dziesiątkami elektrycznych świateł, porucznik Jasiak nie dał się wprowadzić w błąd. Od razu poznał w nowej wsi starą — po prostu wprowadził już do kursu swojej bojowej maszyny nową poprawkę. Nie na wiatr. Na Plan Sześcioletni.

JANUSZ PRZYMANOWSKI



OSIEM LAT LUDOWEGO LOTNICTWA

1943

22 LIPCA — Powstał w Związku Radzieckim zalążek Powietrznych Sił Zbrojnych Polski Ludowej — 1 eskadra lotnicza przy Dywizji im. T. Kościuszki.

1944

1 KWIETNIA — W Związku Radzieckim, w Grigoriewskoje rozpoczęło się formowanie 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".

28 MAJA — Pierwsza oficerska promocja pilotów 1 Pułku „Warszawa" w Grigoriewskoje.

7 SIERPNIA — Utworzenie Wydziału Lotniczego przy PKWN w Lublinie.

23 SIERPNIA — 1 Pułk „Warszawa" wykonał pierwszy lot bojowy, osłaniając działania 3 Pułku Szturmowego w rejonie Warki.

30 SIERPNIA — Rozkazem Dowództwa 1 Armii WP — 1 Polska Dywizja Lotnicza („Warszawa", „Kraków" i 3 Pułk Szturmowy) stała się częścią składową 1 Armii Wojska Polskiego.

10 WRZEŚNIA — Po silnym przygotowaniu artyleryjskim oddziały Dywizji im. Tadeusza Kościuszki przy wydatnej pomocy 1 Pułku „Warszawa" oraz 2 Pułku „Kraków" rozpoczęły natarcie na Pragę, wyzwalając ją po czterech dniach krwawych zmagań.

1—30 WRZEŚNIA — „Warszawa" atakuje z powietrza pozycje hitlerowskie w powstańczej Warszawie. „Kraków" dokonuje zrzutów broni i żywności dla powstańców.

30 PAŹDZIERNIKA — Zorganizowanie grupy konstruktorskiej LWD w Lublinie.

1945

12—17 STYCZNIA — Samoloty Pułków „Warszawa" i „Kraków", współdziałając z wojskami naziemnymi 1 Armii WP, brały udział w walkach o wyzwolenie stolicy.

10—18 MARCA — Polskie jednostki lotnicze brały aktywny udział w walkach o wyzwolenie Kołobrzegu.

30 MARCA — Z lotniska na Okęciu wystartował do pierwszego lotu po wojnie samolot PLL „Lot".

13 KWIETNIA — Powstała Techniczna Szkoła Lotnicza.

MAJ — Pierwsze po wojnie loty szybowcowe w Fordonie i na Żarze.

10 LISTOPADA — Oblatano pierwszy po wojnie prototyp polskiego samolotu „Szpak-2" konstrukcji LWD.

1946

MARZEC — Podpisanie umowy lotniczej polsko-radzieckiej. ZSRR zobowiązał się dostarczyć Polsce wszelkiej pomocy w dziedzinie lotnictwa.

26—27 SIERPNIA — VII (pierwsze po wojnie) Krajowe Zawody Lotnicze w Bielsku.

1947

18—27 MARCA — Ludowe Lotnictwo Wojskowe bierze udział w akcji przeciwpowodziowej.

1948

8—20 CZERWCA — Krajowe Zawody Szybowcowe na Żarze z udziałem ekipy czechosłowackiej.

1949

2—29 MAJA — I Krajowe Zawody Szybowcowe Juniorów na Żarze.

6 CZERWCA — Na Żarze odbyły się I Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej.

CZERWIEC — Samoloty PLL „Lot" wzięły udział w akcji opylania 25 000 ha obszaru lasów na Śląsku.
— Samolot sanitarny „Zjednoczenie" wykonał swój pierwszy lot w służbie społecznej przewożąc ciężko chorego robotnika rolnego.

17 LIPCA — Na Okęciu ląduje samolot komunikacyjny Ił-12, pierwszy z serii zakupionych przez „Lot" w ZSRR samolotów tego typu.

21—22 LIPCA — I Zlot Gwiaździsty Juniorów w Warszawie.

6—19 WRZEŚNIA — Modelarze polscy biorą udział w I Zawodach Modeli Latających ZSRR i państw demokracji ludowej w Budapeszcie.

30 WRZEŚNIA — FAI wprowadziła na wniosek Polski najwyższą odznakę pilota szybowcowego — Złote „D" z trzema diamentami.

1950

4—15 MAJA — I Walny Zjazd Ligi Lotniczej w Warszawie.

SIERPIEŃ — Pierwsze Zawody Spadochronowe o Mistrzostwo Wojsk Lotniczych.

25—28 WRZEŚNIA — Pierwsze Międzynarodowe Zawody Modeli Latających Bułgaria — Polska w Poznaniu. Zwycięża ekipa Polski.

GRUDZIEŃ — Przy Akademii Medycznej w Poznaniu zorganizowano pierwszy w Polsce Okręgowy Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich.

1951

2—8 WRZEŚNIA — W Poznaniu odbyły się II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z udziałem ekip ZSRR, Bułgarii, Rumunii, Węgier i Polski.

PAŹDZIERNIK — Oblatano prototyp najnowszego szybowca wysokowyczynowego konstrukcji Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego — „Jaskółka".

1952

1—15 CZERWCA — W Poznaniu odbyły się IX Krajowe Zawody Szybowcowe. Piloci Ligi Lotniczej wykazali wysoki poziom wyszkolenia.

OBÓZ PRZED ZLOTEM

Czy byliście kiedy w Afryce? Nie? To nie szkodzi; o klimacie afrykańskim dały Wam na pewno wyczerpujące pojęcie nieprawdopodobne upały pierwszych dni lipca. W jeden właśnie z takich dni redakcja wybrała się (to znaczy jeden z jej pracowników) na lotnisko gocławskie, gdzie, jak wiecie, odbywa się sucha zaprawa pilotów i mechaników Ligi Lotniczej przed wielkimi pokazami lotniczymi w dniu Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. Cel — błyskawiczne wywiady z uczestnikami obozu na temat „Co zrobiliśmy dla Zlotu?".

Tomy można by pisać o owej wspaniałej pogodzie — rozpalonej niemal do białości, drgającej warstwami rozgrzanego powietrza, niezmiennie naprowadzającej myśl o chłodnej kąpieli. A już na pewno tomy można by pisać o ludziach, opalonych jak Numidyjczycy, łyskających białkami z ciemnobrązowych twarzy.

Od czego by tu zacząć?

Są nasi starzy znajomi. Trudno co prawda powiedzieć o dwunastoletnim Franku Kępce, że jest „starym" znajomym. No, ale...

— Kolego Franku!

Ale Franek nie chce z nami rozmawiać. Nigdy jeszcze nie udzielał wywiadu dla prasy i tym razem też pewno chce tej dotkliwości uniknąć. Wyręczają go starsi koledzy.

Okazuje się, że mały Kępka będzie latał na pokazach na ABC-aku, jako najmłodszy pilot w Polsce.

Chcemy się jednak dogadać z uczestnikami pokazów. O, jest. Twarz znamy wszyscy z kroniki filmowej, nazwisko — z biuletynów ARP, całą postać — z Warszawskiego ALL. Kto? Oczywiście **Wandzia Szemplińska**, rekordzistka Polski, jedna z najlepszych szybowniczek polskich. Prosimy ją o kilka słów dla SiM-u.

— Koleżanko Szemplińska, co robicie w „cywilu"?

— Skończyłam właśnie II rok studiów na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej.

— A... z jakim wynikiem?

Uśmiech wyjaśnia nam więcej niż indeks z ocenami. Jesteśmy nieustępliwi.

— Dwa słowa o Waszym wyszkoleniu lotniczym?

— No, cóż — zdobyła IV stopień, a ostatnio złotą odznakę.

— Pogratulować. Diamenty?

— O mały włos byłby jeden, ale mi barograf „nawalił". W każdym razie nie rezygnuję z nich i zobowiązuję się... no, trudno tu operować terminami... w każdym razie będę się starała ze wszystkich sił, aby zdobyć trzy diamenty. No i parę rekordów...

— A jak przebiegała praca przedzlotowa w Waszym Klubie?

— Moim zdaniem — bardzo dobrze. Podjęliśmy wiele zobowiązań zespołowych i indywidualnych. Brałam w nich oczywiście udział. No i atmosfera — bojowa.

— W czym bierzecie udział w czasie pokazów?







Z lewej — Wanda Szemplińska, u góry — Z. Michalik, z prawej — Ryszard Kosioł.

Koleżanka Szemplińska mówi nam o tym z ożywieniem, aż śmieją się jej brązowe oczy. Cóż, powtórzyć nie możemy — zobaczycie sami!

Również i kolega **Rysiek Kosioł** z Bielsko-Bialskiego ALL bierze udział w pokazach. Jest instruktorem silnikowym i wraz ze swymi towarzyszami Niźnikiem i Studenckim będzie wykonywał jedną z najciekawszych... och, przepraszam, za dużo chcielibyśmy powiedzieć.

— Jak przywitaliście Zlot?

— Po naszemu — zobowiązaniami. Cały klub, dzięki intensywnej pracy politycznej i naprawdę ojcowskiej opiece ze strony tow. Góry, zerwał się, można powiedzieć, do wysokiego lotu. Zwłaszcza u „najmłodszych" pod względem wyszkolenia towarzyszy obserwowaliśmy zupełnie wyjątkowy zapał w akcji przedzlotowej. Klub aż „kipiał". Ja i moi dwaj towarzysze zobowiązaliśmy się przygotować się tak dobrze ideologicznie i lotniczo, abyśmy mogli wziąć udział w Zlocie.

— Dawno należycie do ZMP?

— Od 1948 roku. Ale nie pamiętam jeszcze takiego zrywu.

To samo potwierdza kolega **Stefek Woliński,** mechanik z Rzeszowskiego ALL.

— My — mówi z entuzjazmem — pomalowaliśmy „Salamandrę"...

— Zaraz... po co?

— A, bo robimy w środku naszego miasta wystawę propagandową. Więc szybowiec był niezbędny. Poza tym podjęliśmy szereg zobowiązań w sprawie oszczędności paliwa i utrzymywania sprzętu w stałej gotowości do lotów.

— Jak Wam podoba się obóz?

— Bardzo mi się podoba. Opisać tego nie sposób.

Z mechanikami jest w ogóle o wiele prościej. Wiadomo: ich zobowiązanie zlotowe, ich serdeczna troska i spędzający sen z oczu kłopot, ich radość i punkt honoru—to utrzymanie wszystkich maszyn (a jest ich niemało, wierzcie nam!) w stałej gotowości do lotów. Potwierdzili to w rozmowie technik Katowickiego ALL — tow. **Zdzisław Michalik** i młody mechanik **Janek Musiał** z Ośrodka Treningowego w Częstochowie. Ten ostatni wraz ze swym kolegą **Dudkiem** wyremontowali w ramach zobowiązania zlotowego starą wyciągarkę klubową.

— Chcemy — mówi Musiał — aby piloci mieli zawsze maszyny gotowe do startu.

— Tak, chociaż nie zawsze to jest łatwe — dodaje Michalik — siedzi się nieraz i w nocy...

Wiemy — dzielnym pilotom sekunduje dzielne przyziemie.

Żegnamy naszych rozmówców. Starty się zbliżają. Nie ma im co głowy zawracać. Czytelnicy i tak już wiedzą, co sądzić o tych zuchach z Gocławia. Że bojowi. Że ofiarni. Że pracowici. No — słowem — zasłużyli na Zlot.

Do zobaczenia w powietrzu nad manifestacją zlotową! **(wig)**

REKORD NA ZLOT

Akcja czynu przedzlotowego, jaka objęła młodzież całego kraju, przyniosła ogromny wzrost inicjatywy i aktywności młodych budowniczych Polski Ludowej. Dowodem tej aktywności są coraz nowe meldunki o poważnych przedzlotowych zobowiązaniach, o wykonanych przedterminowo pracach i o całym szeregu nowo pobitych rekordów sportowych.

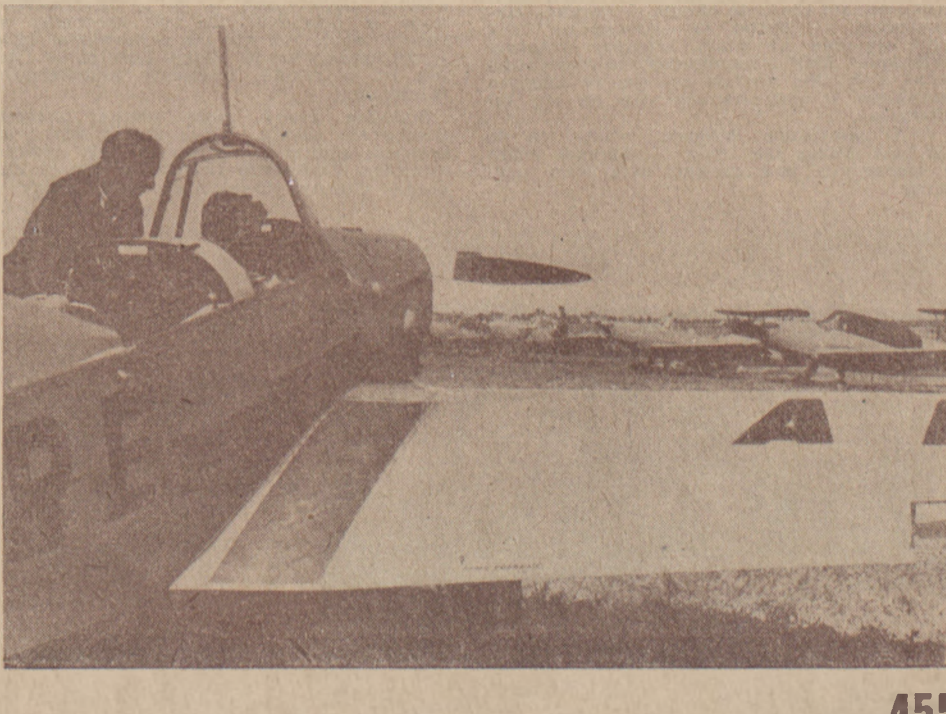
W akcji tej młodzież lotnicza zajęła również właściwe miejsce, wkładając w czyn przedzlotowy wszystkie swoje siły. Jeszcze nie przebrzmiały echa doskonałych osiągnięć IX Krajowych Zawodów Szybowcowych w Poznaniu, a już Wanda Szemplińska — pilotka Aeroklubu Warszawskiego wzbogaciła przedzlotowy plon szybowcowy dwoma pięknymi rekordami krajowymi w klasie szybowców dwumiejscowych. Z tym większą więc radością notujemy nowy wyczyn rekordowy — tym razem z terenu łódzkiego:

W niedzielę, dnia 6 lipca br. pilot Bronisław Baranowski z pasażerem Henrykiem Żyłką — obaj z ALL Łódź, przelecieli na dwumiejscowym szybowcu typu „Żuraw" z Łodzi — lotnisko Dąbrówka, do Inowrocławia i z powrotem bez lądowania, pokonując łączną odległość 265 km. Wyczyn ten po zatwierdzeniu przez Komisję Sportową ARP będzie stanowił nowy krajowy rekord przelotu docelowo-powrotnego w kategorii szybowców dwumiejscowych. Przewyższa on o 44 km nasz poprzedni rekord (221 km), który należał do Zygmunta Zająca z Aeroklubu Śląskiego.

Bronisław Baranowski jest 25-letnim pilotem IV stopnia, wyszkolonym w szybownictwie całkowicie po wojnie. Jego udany debiut w skali wyczynu krajowego jest równocześnie pierwszym krajowym rekordem Aeroklubu Łódzkiego.

ter.

Zgromadzeni na obozie piloci całymi dniami ćwiczyli do pokazów w dniu 20 lipca.
Foto: Koszewski (LL) — 4



ZMP-owcy NA SZYBOWCACH

OSTATNIE LOTY

— Pilot?

— Gotów!

— Start! — pada komenda z ust instruktora. Biała tarcza sygnałowa unosi się w górę, potem słychać warkot wyciągarki z drugiego krańca lotniska i... „Jeżyk" na długim holu unosi się w powietrze. Za chwilę następuje wyczepienie, a następnie lot ćwiczebny nad szybowiskiem.

— I co to za wyczepienie! Co ten osioł wyrabia! A to chuligan! — wykrzykuje instruktor Szulc biegając nerwowo wokół wyciągarki. — On się nigdy nie nauczy latać!

Wreszcie szybowiec ląduje. Kilku uczniów biegnie szybko do „Jeżyka", przyciągają go do miejsca startu; zaczepienie liny holowniczej i już inny uczeń gotowy do lotu.

— Obywatelu instruktorze, uczeń Bujakowski melduj się po locie!

Ale instruktor Szulc wykrzyczawszy się podczas obserwacji lotu, w tej chwili nie ma już nic do powiedzenia. Oparłszy się niedbale o wyciągarkę milczeniem przyjął meldunek. Zdezorientowany Bujakowski podszedł do grupki kolegów, pytając ich:

— Chłopaki, jak mi poszedł lot? Bo instruktor mi nic nie powiedział, tylko miał taką strasznie złą minę.

— Wyczepienie było złe i dlatego się złościł — odpowiedział Tula.

— Nie gadać tam, tylko obserwować lot! — rozległ się ostry głos instruktora Szulca. — Teraz nie uważacie, a potem będziecie znów knocić!

Wśród grupy zapanowało milczenie. Na twarzach chłopców malowała się niechęć i zrezygnowanie. Starty następowały jeden po drugim. Uczniowie wykonywali mniej lub więcej udane loty. Naraz wiatr zmienił kierunek i trzeba było przenieść stanowisko startowe. Z tym jest najwięcej kłopotu.

— Ach, ten przeklęty wiatr! — narzeka jeden z chłopców. — Zmienił się chyba po to, żebyśmy te 1.200 kilo musieli znowu taskać — dorzuca inny. — Żeby jeszcze instruktor był trochę inny... a tak, to już nie tylko siły, ale i chęci brak — słychać trzeci głos z oddalającej się powoli grupy. Wreszcie dobrnęli do miejsca i znowu rozpoczynają się starty. Ale za chwilę ulewny deszcz uniemożliwia kontynuowanie lotów. Kryjemy się wszyscy pod płatami „Jeżyków", wykorzystując czas na pogawędkę z uczniami. Chłopcy są z różnych stron Polski. Mają wielkie zamiłowanie do lotnictwa — dlatego tylko przyjechali się uczyć, ale...

— Gdybym miał jeszcze trzy tygodnie pozostać w szkole, to chyba bym nie wytrzymał — mówi jeden spośród siedzącej grupki. — Dlatego też cieszę się, że są to nasze ostatnie loty, oczywiście w tej szkole.

— Dlaczego?! Pewnie praca zbyt ciężka? I gdzież to wasze wielkie zamiłowanie?

— Praca nie jest lekka, jak zresztą sami widzicie, ale nie o to chodzi — dorzuca Galartowicz. — Tylko ta „dyscyplina" już nam się dała we znaki. Wszyscy jesteśmy członkami ZMP i rozumiemy, że dyscyplina musi być. Ale wydaje mi się, że ciągłym krzykiem i wymyślaniem nie da się jej utrzymać.

— A pamiętacie chłopaki wtedy, co to lał taki deszcz jak teraz — zawołał jeden z siedzących pod drugim skrzydłem uczniów.

— Tak, tego się nie da zapomnieć — odpowiada w zamyśleniu inny.

— Cóż to było takiego? Opowiedzcie mi — proszę.

— Wiecie przecież — kontynuuje rozmowę Galartowicz — że niemożliwe jest wykonanie lotu bez osłonki kabiny, gdyż deszcz silnie tnąc w oczy, przesłania widoczność. wać, więc po prostu odmówiliśmy.

— I od tego zaczęła się cała historia — Lotów jednak nie pozwolono nam przerdorzucił Czerny — bieg, padnij, powstań — na mokrej trawie, a potem... również biegiem ściąganie sprzętu do odległego o kilkaset metrów hangaru. Z szybowcami jakoś sobie poradziliśmy, bo są lekkie. Ale gorzej było z wyciągarką. Pomyślcie sami, czyż można w dwadzieścia minut zahangarować wyciągarkę znajdującą się w odległości ponad kilometrowej? — I to jeszcze biegiem, gdyż na pięty następował nam kierownik w sanitarce — wtrącił któryś z siedzących chłopców. To było naprawdę ponad nasze siły.

— Poza tym instruktor Szulc tak się do nas odnosi — dodał Tula — że wszystko to razem wziąwszy zniechęciło nas bardzo do pracy. Gdy czasem na starcie jest sam instruktor Kulików — wstępuje w nas inne życie. Z ochotą wykonujemy każde polecenie, słuchamy jego rzeczowych uwag odnośnie lotów, a i same loty także są bardziej udane.

— Tylko, że to rzadko się zdarza, a szkoda, bo wówczas panuje wśród nas naprawdę przyjemna, pełna zrozumienia, koleżeńska atmosfera. I nieraz zastanawiamy się nad tym, dlaczego instruktor Szulc nie może być dla nas łagodniejszy — dokończył opowiadanie tamten spod drugiego skrzydła.

Po tej przymusowej przerwie nastąpiły znowu loty. Trzeba było się spieszyć, aby choć w części nadrobić stracony czas, gdyż zaledwie parę godzin dzieliło uczniów od ukończenia nauki. Były to ich ostatnie loty — wieczorem mieli opuścić szkołę.

SĄ JUŻ PILOTAMI

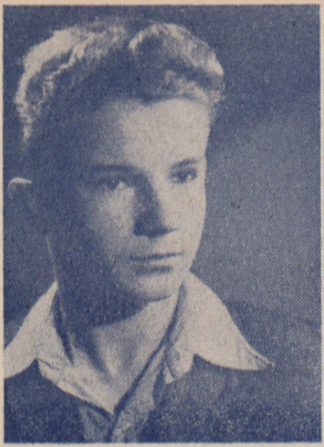
Wreszcie nadszedł wyczekiwany przez uczniów moment — otrzymanie świadectw pilotów II stopnia. Chłopcy, którzy jeszcze przed kilkoma godzinami biegali w granatowych kombinezonach po szybowisku, teraz już w „cywilu" wyglądają jakoś inaczej — uroczyście — nie posiadają się ze szczęścia.

Prymusami turnusu zostali: kol. kol. Tadeusz Korzonek i Cezary Wasilenia, którzy dzień wcześniej niż wszyscy uzyskali uprawnienia pilotów II stopnia.

— Wiecie chłopaki, trudno jest wypowiedzieć, jaką wdzięczność czuję do naszej Ojczyzny za spełnienie moich nieśmiałych, dziecinnych marzeń — mówi Korzonek — za umożliwienie mnie, synowi białostockiego robotnika, latania.

— A ja, Tadek — dodaje Wasilenia — nie mogę odżałować, że jeszcze rok musimy czekać na „osiemnastkę". Ale mówi się trudno, przez ten rok będziemy latali w swoich aeroklubach — ty w Białymstoku, a ja w Gdańsku. Za rok spotkamy się znowu, ale... już nie na szybowisku, tylko w Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych i tak jak tu w szkole, będziemy przodującymi żołnierzami.

Podobne plany mają niemal wszyscy absolwenci szkoły. Chcą zostać nie tylko dobrymi pilotami sportowymi, ale również oficerami Ludowego Lotnictwa. Nawet Zbigniew Czerny, 18-letni chłopak, który w pierwszych dniach po przybyciu do szkoły kwalifikował się tylko do odesłania go z powrotem ze względu na jego zachowanie, szczęśliwy jest i wdzięczny zarazem kadrze i kolegom, że go wychowali. Ściskając teraz ze wzruszeniem świadectwo pilota II stopnia, marzy o OSWL-u.



Tadeusz Bartoszewicz z Gdańska, lat 17, członek ZMP.

SZURY I SKOKI

Po południu pogoda się nieco poprawia. Teraz lata młodsza eskadra, którą uczą instruktorzy Łączek i Cienkiewicz.

Szkolne szybowce stoją już gotowe do startu. Pilot także jest już przypięty pasami do „patyka". Czeka tylko na zaczepienie linki, którą właśnie podciągają koledzy z przeciwnej strony lotniska — i na sygnał. Jeszcze chwila — biała tarcza w górę i... szef eskadry trzymając za lewe skrzydło wypuszcza szybowiec, który jednak nie wzbija się w powietrze. Wykonuje najpierw długi szur, potem lekko przechodzi w płynny, jednometrowy skok i łagodnie siada. Obsługa startowa działa nadzwyczaj sprawnie. Trójka, z 17-letnim Czesławem Jasińskim z Przemyśla na czele, ciągnie szybko linę holowniczą i zanim druga grupa przyciągnie na wózku szybowiec, ten który czekał na linę, startuje.

— Obywatelu instruktorze, uczeń Bartoszewicz melduje się po locie.

— Byłoby zupełnie dobrze, żebyście nie patrzyli na drążek. Nie bójcie się, on wam nie ucieknie, patrzcie zawsze na horyzont — odpowiada z uśmiechem instruktor Łączek.

— Następny lot będzie lepszy — obiecuje nieco zażenowany Bartoszewicz i szybko podbiega do grupy, która ciągnie wózek na drugi kraniec lotniska. Tam za chwilę wyląduje następny szybowiec, który właśnie w tym momencie wykonał bardzo ładny skok.

— Aż się serce raduje — mówi instr. Łączek — jak loty są udane. Czasem jeszcze któryś „spudłuje", ale to zresztą nic dziwnego — jest to dopiero nasz drugi dzień lotów. Najważniejsze jest to, że chłopcy są chętni i dobrze organizują sobie pracę na starcie. My już nie mamy z tym kłopotu. Na przykład ten najwyższy z trójki, która ciągnie linę — widzicie! To Jasiński, przodownik pracy startowej. Jest młody, jak zresztą wszyscy. Ale uważa się za najsilniejszego i czuje się w obowiązku najwięcej pracować.

— Ten trzeci przy lince jest wcale nie potrzebny — narzeka Jasiński. We dwóch sobie poradzimy. Lepiej dać więcej do wózka, to szybowce szybciej będą na starcie.

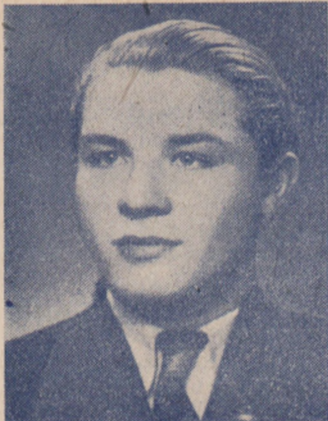
— Ten trzeci też nie zaszkodzi. Nie możecie się przemęczać, bo źle wykonacie zadanie — odpowiada instruktor.

— Nawet nie przypuszczałem — ciągnie dalej — że Jasiński tak się wyrobi. Z teorią miał dużo kłopotu. Najgorzej było z fizyką. Zresztą nie tylko on miał trudności. Na przykład nasz najmłodszy, Julek Malinowski, także ukończył tylko 7 klas i przyswojenie teorii nie było dla niego łatwe; jest jeszcze kilku takich. Ale mamy również maturzystów, jak Bartoszewicz, Jerzy Lewiński czy Jerzy Rybakowski — szef eskadry i inni, którzy nie trzymają swoich wiadomości w tajemnicy; dzielą się nimi chętnie ze słabszymi kolegami. I dzięki tej koleżeńskiej, naprawdę zetempowskiej współpracy, poziom wyszkolenia jest wśród uczniów jednakowy.

— Instruktorze, kilka razy już słyszałam coś o szefie, ale nie wiem kto to jest, czy to także uczeń?



Tadeusz Korzonek z Białegostoku, lat 17, członek ZMP.



Czesław Jasiński z Przemyśla, lat 17, członek ZMP.

— O właśnie podchodzi. On wam sam opowie, jak został szefem eskadry.

— Po prostu zastępca komendanta szkoły powierzył mi przeprowadzenie pierwszej zbiórki zaraz po przyjeździe. Ponieważ zrobiłem to dość sprawnie, mianowano mnie szefem. I dotąd moim obowiązkiem jest poza przeprowadzaniem zbiórek — organizowanie pracy na starcie i w ogóle opieka nad eskadrą — odpowiada z miłym uśmiechem kol. Rybakowski.

— O, nasz szef, to fajny chłopak — wtrąca siedzący na „patyku“ kol. Lewiński — umie kręcić robotę. Nic zresztą dziwnego, przecież był przewodniczącym Koła ZMP w białostockim Technikum Elektrycznym, które skończył w tym roku.

— Zżyliśmy się bardzo szybko i robota idzie nam dobrze — kontynuuje opowiadanie kol. Rybakowski. — Wspólnie ze starszą eskadrą podjęliśmy zobowiązanie zlotowe. Wykonaliśmy drogę z hangaru do szybowiska, dzięki czemu transport sprzętu na start przebiega teraz sprawniej, przy zmniejszonym wkładzie wysiłku. Drugie nasze zobowiązanie — same bardzo dobre oceny z teorii — troszkę się nie udało — wykonaliśmy w 96 procentach, ale do setki musimy dobić. Ci, którzy nie uzyskali bdb, będą mieli poprawkę.

— A wiecie, teraz przygotowujemy się do urządzenia na cześć Zlotu pokazów lotniczych oraz występów artystycznych — włącza się do rozmowy kol. Malinowski, sekretarz dzisiejszych lotów. Zaprosimy na nie koleżanki ze Szkoły Szybowcowej Nr 5. Chcemy z nimi nawiązać łączność w celu wymiany doświadczeń.

— Mamy nadzieję, że impreza ta uda się w zupełności — dodaje kol. Rybakowski. Prawda, nie powiedziałem wam jeszcze o naszym współzawodnictwie, wprawdzie dopiero zainicjowanym. Otóż kilka dni temu piątka z kol. Lewińskim na czele rzuciła hasło współzawodnictwa w transporcie szybowców na start. Teraz tworzą się dalsze grupy. Jestem przekonany, że w wyniku tego współzawodnictwa transport sprzętu będzie jeszcze sprawniejszy.

— A co robiliście, kolego, poza nauką w Technikum, przed przybyciem na szybowisko? — rzucam pytanie.

— Zajmowałem się modelarstwem. Bardzo mnie interesuje ta dziedzina. Zazwyczaj pracowałem w modelarni przy naszym Technikum, ale w miarę wolnego czasu, budowałem również modele w domu. A co słuchania miałem za to od mamy... Najgorzej to było wtedy, jak powiedziałem, że chcę być pilotem. Rozgniewała się wtedy mama i mówi: Ojciec twój nie miał nawet „siódemki“, pracował w fabryce i żył, a tobie zachciewa się latać?! Szkołę skończyłeś i możesz iść do pracy! Tobie wszystkiego mało!

Ale mama dała się wreszcie przekonać i pozwoliła na wyjazd.

*

Przyjemnie rozmawia się z tymi miłymi chłopcami, ale... dzień zbliża się ku końcowi i czas zwinąć start. Z drugiego krańca lotniska, gdzie stała wyciągarka, zbliża się kierownik wyszkolenia.

— Miłych chłopców tu macie, towarzyszu Pawlikowski — rzucam po przywitaniu, poznawszy w kierowniku starego znajomego.

— Tak, ci to jeszcze możliwi, ale tamci... to powiadam wam — takiego turnusu jeszcze nie mieliśmy, chłopaki „z piekła rodem“.

— Którzy?...

— Ci, co rano latali. Szczęście, że dzisiaj odchodzą. Krnąbrni, niezdyscyplinowani, chcieliby abyśmy ich słuchali, a nie oni nas; dyktują nam swoje warunki; chcą latać albo nie... W ogóle kłopotu mieliśmy z nimi niemało.

*

A jak Wy myślicie, Koledzy, kto ponosi winę za to, że uczniowie ze starszej eskadry i instruktor Szulc oraz kierownik Pawlikowski, nie byli z siebie zadowoleni? Który z instruktorów postępował dobrze — Szulc czy Łączek? Sprawę tę pozostawiamy do rozstrzygnięcia Czytelnikom. Może w innych szkołach LL zachodzą podobne konflikty? Napiszcie o tym, Koledzy! SiM czeka na Wasze głosy.

Ze swej strony mogę stwierdzić (na podstawie wypowiedzi kadry instruktorskiej, komendanta szkoły i uczniów oraz własnych spostrzeżeń), że tow. Pawlikowski nie potrafił znaleźć odpowiedniego podejścia do uczniów, co było przyczyną ciągłych nieporozumień. Co gorsza, wpłynął on ujemnie na młodego instruktora Szulca, który za jego przykładem stosował zupełnie błędne metody wychowawcze wobec uczniów, zapominając o tym, że krzykiem i wymyślaniem nie wychowa się młodzieży. I wydaje mi się dziwne, że kierownictwo Szkoły Szybowcowej LL Nr 4 dotychczas ten stan tolerowały.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

POCIĄG NAD CHMURAMI

(dokończenie z nr 28)

Teraz nasza łódź będzie mogła zabrać na pokład sto ton ciężaru użytecznego. Tyleż ciężaru uniosą trzy szybowce, które ona będzie ciągnęła.

Misza nie przemilczał też trudności, jakie spotykali konstruktorzy.

— Pierwsza myśl wyciągnięcia w powietrze trzech trzydziestotonowych szybowców skazana była na niepowodzenie. Dla ich wzlotu nie wystarczyłoby nawet trzykilometrowej żelazobetonowej drogi startowej. Wtedy powstał projekt zaopatrzenia szybowców w zwykłe silniki, które ułatwiłyby start.

Próby szybolotów, jak nazywaliśmy szybowce z silnikami, dały doskonałe rezultaty, lecz powstała nowa trudność. Liny łączące szybowce z samolotem często rwały się, nie wytrzymując naprężeń występujących w rzucającym powietrzu. Wtedy jeden z młodych konstruktorów zaproponował zastosować zamiast lin stalowych — kapronowe.

Początkowo propozycja ta wywołała uśmiech na wielu twarzach, lecz Kirejew postanowił wypróbować takie liny praktycznie. Okazało się, że liny kapronowe, wyprodukowane przez radziecki przemysł posiadają niezwykle dużą elastyczność, łagodzą silne szarpnięcia szybowców.

Tak idea powietrznych pociągów została wprowadzona w życie dzięki twórczej pracy zespołu instytutu.

Wczesną wiosną na jednym z lotnisk podmoskiewskich wyznaczono start pierwszego pociągu powietrznego do basenu rzeki Studiennej. Goście obserwowali start z wieży lotniskowej. W grupie zaproszonych był także Kirejew. Obok niego stał konstruktor Gribowski, który był doradcą przy budowie szybolotów. W roku 1932 uruchomił on pierwszy pociąg powietrzny w składzie: samolot „U-2“ i szybowiec własnej konstrukcji „G-9“, który odbył lot z Moskwy na Krym.

Na lotnisku stały trzy szyboloty, połyskując swym żółtym lakierem. Przed nimi stał nowy samolot Kirejewa — transportowa wersja jego doskonałej łodzi latającej.

— Jakże łódź wystartuje, nie z wody lecz z ziemi? — zapytał jeden z dziennikarzy, zwracając się do swego sąsiada.

Kirejew usłyszał to zapytanie.

— Wzlot i lądowanie wodnopłatowca jak również szybolotów odbywa się przy pomocy nowego urządzenia, które z powodzeniem zastępuje koła — odrzekł.

— Jak ono jest zbudowane? — interesował się dziennikarz.

— Są to nowe „narty“, umożliwiające lądowanie zarówno na śniegu jak i na miękkiej ziemi tundry. Skonstruował je twórca pierwszych lotniczych nart, uczeń Mikołaja Żukowskiego, inżynier Łobanow. Urządzenie to nie jest niczym innym jak stalową taśmą o obwodzie zamkniętym, posuwającą się swobodnie dookoła poziomych osi. W takie „narty“ zaopatrzone są również szyboloty. Dzięki temu mogą one wykonywać lądowanie i wzlot tak na wodzie jak i na ziemi, podobnie jak łódź latająca. A to jest bardzo ważne w warunkach prowadzonej budowy.

— Jaki jest ogólny ciężar ładunku, który może zabrać pociąg?

— Około dwustu ton.

— Jest to ciężar szesnastu załadowanych wagonów towarowych! — krzyknął po chwili z przejęciem przedstawiciel prasy. Ileż to tygodniowo będzie się wysyłać takich pociągów na budowę?

— Dziś odleci pierwszy, a w ogóle z różnych przemysłowych ośrodków będą startowały codziennie dziesiątki pociągów powietrznych.

W jasnej kabinie pilota siedział za sterem komendant łodzi latającej — Sokołowski. Obok niego przy pulpitach z przyrządami do kierowania silnikami stali ich konstruktorzy: Andrzej Rodczenko i Michał Kirejew. Mechanicy rozmieścili się w przeznaczonych dla każdego z nich skrzydłach. Radiooperator i elektrotechnik siedzieli w tylnej wieżyczce obserwacyjnej; do ich obowiązków należało obserwowanie ciągnionych szybolotów, z którymi byli połączeni przy pomocy radiotelefonu.

Na sygnał Kirejewa zahuczały równocześnie silniki prowadzącego samolotu i trzech szybolotów. Gigant zwolna pełzł do przodu. Oto już naciągnęły się liny i szyboloty jeden za drugim ruszyły. Ich bieg był coraz szybszy. Stopniowo jeden za drugim odrywały się od ziemi i leciały na różnych wysokościach w ślad za biegnącym po drodze startowej samolotem. Jeszcze chwila — i oderwał się również od ziemi samolot. Tak rozpoczął się pierwszy lot pierwszego pociągu powietrznego. W pomieszczeniach towarowych szybolotów i łodzi latającej leżał starannie ułożony ładunek.

Po upływie kilku godzin pociąg powietrzny znalazł się w basenie rzeki Studiennej. Szyboloty odczepiały się w wyznaczonych punktach jeden za drugim. Piloci włączając silniki prowadzili je do lądowania.

Uczestnicy pierwszego rejsu spotkali w drodze powrotnej w rejonie jeziora Kubieńskiego inne pociągi powietrzne, lecące na daleką Północ.

Tłumaczył z ros. **EFER.**



„Lotnia"

4

— Ciekawe — pomyślał — szybuje w powietrzu bez poruszania skrzydłami. Ale w jaki sposób? Raz w czasie lotu czajka macha skrzydłami, innym razem szybuje swobodnie bez poruszania nimi...

Podzielił się też swymi spostrzeżeniami z przyjacielem. Łukawskiego zastanowiło to w niemniejszym stopniu.

Tański tymczasem podszedł do okna i wyrzucił przez nie jedną ze swych wycinanek. Papierek opadał początkowo powoli, stromo ku dołowi, w pewnej chwili podmuch wiatru porwał go i uniósł z powrotem na wysokość okna, by później zabrać ze sobą i ponieść dalej. Obaj mężczyźni obserwowali lot wycinanki w milczeniu, aż znikła za narożnym budynkiem.

— To znaczy — odezwał się pierwszy mechanik, że wiatry mają swój wpływ na lot, mogą one dać aparatowi większą lub mniejszą nośność, nawet gdy ten leci bez silnicy.

Łukawski tylko upewniał Tańskiego w swych przypuszczeniach, których nie chciał na razie głośno wypowiedzieć. Pan Czesław — jak go nazywali niektórzy sąsiedzi w kamienicy — wiedział jednakże i był tego nawet pewien, że lot aparatu cięższego od powietrza może odbyć się także bez silnika. Aparat taki powinien unieść również człowieka. To przekonanie potwierdziły jeszcze wieści, które nadchodziły z Niemiec, gdzie niejaki Lilienthal miał podobno uzyskać zadawalające wyniki w lotach szybowcowych.

— Pan Lilienthal — opowiadał Zieliński, który słyszał to podobno od naocznego świadka — wybudował sobie na pagórku niską basztę i stamtąd zrzucał się w dół na swych skrzydłach. Starał się on zawsze, podobnie jak ptaki, płynąć przeciw wiatrowi, przez co zwiększał znakomicie przebywaną w powietrzu drogę.

Tański nie słuchał dalej. To wpłynęło ostatecznie na powzięcie decyzji zbudowania aparatu latającego podobnego do tego, który wykonał Lilienthal. Postanowił napisać do niego i poprosić o radę — opisał przy tym szczegółowo swoje próby z modelami i prosił w zamian o przekazanie jego doświadczeń. List przesłał przez jednego ze znajomych, który wyjeżdżał wówczas do Berlina. Długo czekał na odpowiedź. Przez ten okres nie marnował jednak czasu — prowadził usilnie swoje badania i próby z modelami ze zdwojoną energią. Powstał już pierwszy szkic projektu skrzydłowca.

— Moja lotnia ***) — tłumaczył kolegom — będzie latała bez silnicy. Powinna ona wykonać swobodnie skoki z pomostu czy wieży, a nawet jestem tego pewien — oderwie się sama od ziemi, podobnie jak to czynią wypuszczone z ziemi modele z gumą.

Wypowiedź niestrudzonego artysty-malarza zaintrygowała najbliższe mu otoczenie. Poczęto patrzeć coraz przychylniej na jego przedsięwzięcia, nikt jednak nie przychodził mu konkretnie z pomocą materialną. Coraz większy niedostatek zaglądał też w oczy młodemu zapaleńcowi. Już nawet obrazy czy portrety, które malował dorywczo na zamówienie, nie przynosiły dostatecznych sum na pokrycie wzrastających stale wydatków. Tański korzystał często z zaproszeń znajomych czy kolegów, gdyż odwiedzając ich miał okazję spożycia posiłku, który nie zawsze znajdował w domu. Tego rodzaju tryb życia był jednak nie do pomyślenia na dłuższy okres. Doszedł w końcu do przekonania, że w Warszawie nie zdoła zrealizować swego zamierzenia. Trudności te spotęgowała jeszcze sprawa wystarania się materiału na budowę skrzydłowca, co było szczególnie ciężkie w mieście. Postanowił więc wyjechać na wieś. Napisał do swych krewnych, którzy zamieszkiwali na wsi w okolicach Janowa Podlaskiego, list z prośbą o gościnę na kilka miesięcy.

Krewni zgodzili się. Postanowił wtedy jak najszybciej wyjechać. Tymczasem nadszedł list od Lilienthala. Tański rozczarował się nim mocno. Pismo zawierało kilka lapidarnych słów, w których streszczały się słowa pochwały dla entuzjazmu Polaka w dziedzinie badań nad żeglugą powietrzną. Pomocy żadnej nie przyrzekał, a wyników swych prób nie chciał przekazać, gdyż jak twierdził nie są jeszcze zakończone. Obiecał przysłać je później.

Tański napisał do niego drugi list z prośbą o nadesłanie wyników badań, z chwilą kiedy skończy swe eksperymenty. Opisał przy tym, że wykonał już projekt skrzydłowca, który — miał nadzieję — będzie dobrze latał i że w tej chwili wyjeżdża na wieś celem praktycznego realizowania swych pomysłów. Podał mu też swój nowy adres.

Skoki Tańskiego z drugą wersją „Lotni" z pomostu w Wygodzie koło Janowa Podlaskiego, w czerwcu 1896 r.



Było upalne lato 1895 roku, kiedy w sierpniu Tański opuścił Warszawę. Przyjaciół jego dziwiła spora ilość bagaży — wszystko, jak twierdził malarz, potrzebne do budowy skrzydłowca. Łukawski i Zieliński, żegnając się z nim, obiecali przyjechać na wiosnę — pomóc w budowie.

Czesław gorzko uśmiechnął się na te zapewnienia kolegów. Nie miał zresztą wcale powodu do radości. Ostatnie, zdobyte z trudem pieniądze wydał na podróż. Nie był pewien jak potoczy się teraz jego sprawa na wsi — czy znajdzie warunki i środki na dalszą pracę?

Obawy okazały się płonne — krewni, których zachwycił swymi pejzażami i portretami, wykonywanymi na zamówienia, przyjęli go nader życzliwie, oddając do dyspozycji izbę, w której mógł spokojnie bez przeszkód pracować. Izba okazała się wkrótce za mała, udostępniono mu więc później stodołę, gdzie znalazł odpowiednie pomieszczenie dla budowy swego skrzydłowca.

Wstępne prace w budowie poczynił jeszcze na jesieni tegoż roku. Zapewnił sobie przede wszystkim materiał — drzewo lipowe, z którego łupał listewki oraz nazbierał wikliny, której pręty, zdaniem artysty, miały być odpowiednie do budowy skrzydeł. Papier i płótno na pokrycie lotni postanowił zdobyć systemem domowym.

Krewni patrzyli na te wszystkie przygotowania nie tyle z sympatią i chęcią pomocy, ile z pewnym respektem dla dziwactw kuzyna, który znany był z tego powszechnie w swej rodzinie.

Zima minęła dla Tańskiego w mrówczej pracy dość szybko, a zapał z jakim pracował nad skrzydłowcem, wzbudziła z jednej strony podziw, z drugiej niedowierzanie, że coś takiego co niby swym wyglądem przypominało skrzydła ptaka może latać i unieść człowieka.

Pracę przy budowie lotni przeplatał sobie malowaniem. Lubił rzucać na płótno piękne krajobrazy, których dużo znajdował w okolicy, malował konie, wiejskie sceny sielankowe — dzieci, dziewczęta i chłopów pracujących na roli. Z tego okresu pochodzą też najlepsze w twórczości artystycznej Tańskiego obrazy, z których kilka pokazał później na wystawie w Warszawie.

Zima minęła i zbliżała się szybko wiosna. Toteż kiedy w marcu 1896 roku do Wygody przyjechał Łukawski, nie mógł się nadziwić aparatowi, który mu przyjaciel pokazał w stodole. To rzeczywiście przechodziło jego oczekiwania. Tego nie spodziewał się wcale. Musiał przyznać, że upór i pasja z jaką realizował jego kolega swój pomysł, zasługiwała na jak najwyższe uznanie. Łukawski postanowił ze wszech miar pomóc aktywnie wszelkimi możliwymi środkami Tańskiemu w budowie i próbach z lotnią. Wkrótce odwiedził obu Zieliński.

Wiosenne roztopy minęły szybko. Kiedy obeschła ziemia i chłopi wyruszyli do prac w polu, trzej przyjaciele po całkowitym wykończeniu skrzydłowca przystąpili z nim do pierwszych prób.

(C. d. n.)

JERZY KONIECZNY

***) Tak nazywano wówczas aparat latający cięższy od powietrza bez silnika.

PRZED XVII OGÓLNOPOLSKIMI ZAWODAMI MODELI LATAJĄCYCH

W dniach od 10 do 17 sierpnia odbędą się we Wrocławiu XVII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Po raz siódmy w Polsce Ludowej odbędzie się wielka impreza, sprawdzian twórczości konstrukcyjnej młodych lotników.

Zawody Ogólnopolskie mają u nas stare tradycje. Na zawodach tych demonstrowany jest dorobek bieżącego roku, zawody stają się wykładnikiem pracy poszczególnych zespołów i modelarzy zrzeszonych w Lidze Lotniczej.

Przygotowania poczynione w poszczególnych Okręgach LL pozwalają przypuszczać, że w roku bieżącym rozgorzeje zacięta, szlachetna rywalizacja o tytuł zwycięzcy zespołowego między Szczecinem i Wrocławiem.

Modelarze szczecińscy po zasłużonym zeszłorocznym zwycięstwie nie łatwo dadzą sobie odebrać pierwszeństwo — to pewne.

Nie wykluczone, że i inne Okręgi, w których praca w ciągu bieżącego roku wkroczyła na dobre tory, będą chciały wykazać się postępami. Jedno jest pewne: wszystkie Okręgi przeprowadziły już eliminacje powiatowe, miejskie i wojewódzkie — najlepsi modelarze i modele zostali wytypowani i w chwili obecnej modele starannie przygotowane oczekują na wyjazd do Wrocławia.

Pod względem organizacyjnym Zarząd Główny LL wytypował już komisarzy sportowych i komisarza głównego oraz kierownictwo zawodów.

Komisarze zostali wybrani z poszczególnych Okręgów LL, co gwarantuje pełną obsadę stoisk startowych. W celu zapewnienia dokumentacji ewentualnych rekordów krajowych i międzynarodowych, została powołana specjalna komórka, której zadaniem (po raz pierwszy) będzie li tylko zbieranie wszelkiej dokumentacji.

Dokumentację historyczną zapewni dział prasowy SiM-u i fotoreporter.

Mimo że we Wrocławiu od roku 1945 nie organizowano podobnie wielkiej imprezy, sądzić należy, że miejscowi działacze Ligi Lotniczej podołają odpowiedzialnemu zadaniu i XVII Ogólnopolskie Zawody zostaną przeprowadzone jak najsprawniej.

Doświadczenia zdobyte na poprzednich zawodach ogólnopolskich i międzynarodowych winny być odpowiednio zastosowane i uzupełnione we Wrocławiu, tak aby popełnione pewne błędy organizacyjne zostały wyeliminowane, aby modelarze mogli po zakończeniu zawodów powiedzieć, że XVII Ogólnopolskie były najlepsze.

P. E.



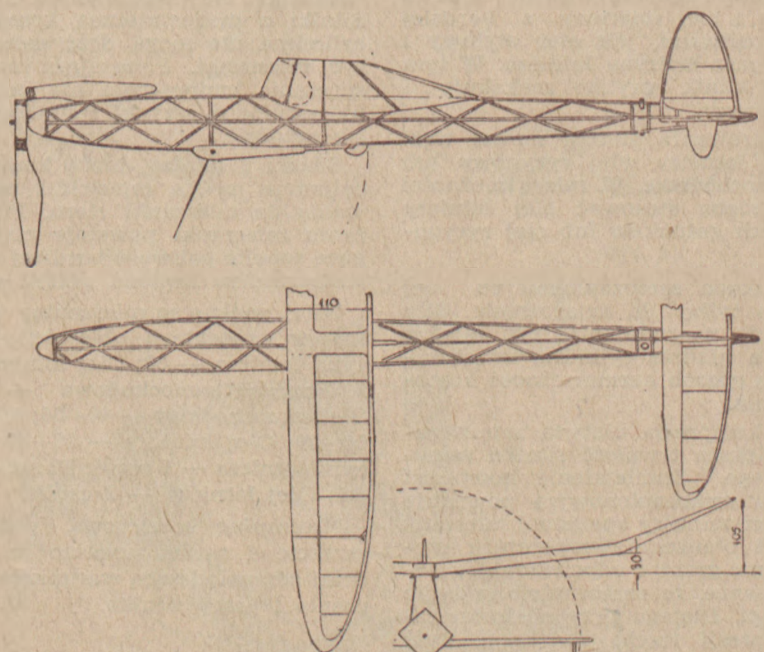
Jednym ze znanych modelarzy w Poznaniu jest Zbigniew Różański. Na XVI Ogólnopolskich uzyskał on zaszczytne I miejsce w kat. modeli szybowców.

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Konstrukcja modelu jest na ogół prosta i odznacza się dużą lekkością, co jest tym ważniejsze, że model jest nieduży. Skrzydła są bezdźwigarowe (profil węgierski 6%), wzmocnione kesonem balsowym (może być też celuloid) i rozpórkami w punktach podgięcia V. Krawędź przednia 3 x 3, tylna 2 x 10. Układ skrzydeł — podwójne V, obrys eliptyczny. Żebra ze sklejki 0,8. Kadłub jest wykonany normalnie systemem rozpórkowym z listewek 1,5 x 1,5 z tym, że kratownica jest skośna. Tylny zaczep gumy stanowi kołeczek bambusowy o średnicy 4 mm. Grzybek przedni z drzewa lipowego drążony jest do grubości 2 mm.

Stateczniki mają budowę podobną do skrzydeł — bezdźwigarowe, profil symetryczny 6%. Odznaczają się stosunkowo dużą powierzchnią w porównaniu ze skrzydłem.

Podwozie jednokołowe, chowane, przy czym kółko, jeżeli śmigło jest prawoskrętne, spoczywa z prawej strony dolnej podłużnicy w odpowiednim wycięciu ze sklejki.. Śmigło o dużej średnicy — 380 mm, składane (obsada z blachy aluminiowej), wykonane musi być lekko — ciężar 22 g. Zespół napędowy stanowi 20 nitek gumy 4 x 1 mm. A oto ogólne dane modelu:



Rozpiętość 800 mm; Głębokość skrzydła 110 mm; Długość kadłuba 900 mm; Maksymalna szerokość kadłuba 50 mm; Rozpiętość statecznika poziomego 420 mm; Wysokość statecznika pionowego 140 mm,; Głębokość statecznika poziomego 85 mm; V skrzydło 105 mm; Średnica śmigła 380 mm; Skok śmigła 370 mm; Ciężar w locie 152 g.

Model odznacza się szybkim i ostrym startem; dzięki silnemu zespołowi napędowemu startuje na bardzo dużym kącie wznoszenia. Pułap przeciętnie około 60 m (guma krajowa 4 x 1). Po wykręceniu się silnika model wykonuje długotrwały lot szybowy.

T. GOWOREK
Chełm, Jordana 7 m. 5

PALIWA SILNICZKÓW MODELARSKICH

W silnikach modelarskich, pracujących na zapłonie elektrycznym, używa się dowolnej — lotniczej lub samochodowej — benzyny, dobrze oczyszczonej, nie stwarzającej nagaru na ściankach komory spalania i na elektrodach świecy.

Silniki modelarskie smarowane są podczas pracy olejem zawartym w paliwie. Olej miesza się z benzyną w proporcjach od 1:10 do 1:5, tj. jedna część oleju na 5—10 części benzyny, w zależności od rodzaju silnika. Należy stosować olej świeży, jeszcze nie przepracowany, taki, jaki używa się do silników lotniczych. W żadnym wypadku nie należy używać płynnych olejów roślinnych, wysychających. Spowodują one nie możność uruchomienia silnika już po pierwszej próbie, gdyż wszystkie jego części pokryją się cienką, zasychającą warstwą.

Paliwo i smarowanie w silnikach samozapłonowych

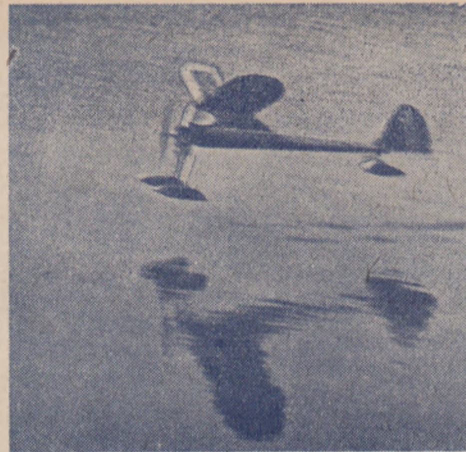
W silnikach samozapłonowych służą do napędu różne płynne paliwa lub ich mieszaniny, jak: 1) eter etylowy, 2) eter naftowy, 3) benzyna lotnicza, 4) benzyna samochodowa, 5) ligroina, 6) nafta, 7) olej solarowy oraz, 8) spirytus etylowy.

Każdy z wymienionych wyżej płynów, zmieszany z olejem, może służyć jako paliwo do silnika. Najlepsze rezultaty dają mieszaniny paliw ciężkich jak nafta i olej solarowy z bardziej lekkimi paliwami, jak eter etylowy i naftowy oraz benzyna lotnicza. W tym wypadku silnik szybko zaskakuje i równo pracuje.

Do smarowania silnika można używać olej lotniczy, olej rycynowy lub oleje samochodowe. W miarę możności jednak trzeba stosować olej lotniczy najlepszych gatunków lub olej rycynowy.

W silnikach samozapłonowych olej służy nie tylko do smarowania, lecz również do uszczelniania luzu między tłokiem, a gładzią cylindra, zwiększając w ten sposób hermetyczność komory spalania.

Dobra kompresja ułatwia zapuszczanie i zwiększa trwałość silnika samozapłonowego. Zmniejszenie kompresji w silniku samozapłonowym powoduje spadek temperatury sprężonej mieszanki i jeśli obniżenie temperatury wychodzi poza granice odpowiadające danej mieszance, to samozapłon w ogóle nie nastąpi. Dlatego przy niedostatecznej kompresji trzeba zwiększyć ilość



oleju w mieszance. Większa ilość oleju przechodzącego przez silnik nie jest szkodliwa dla jego pracy, polepsza natomiast chłodzenie wszystkich części silnika, a szczególnie tłoka i zmniejsza zużycie silnika.

Ustalono, że mieszanka składająca się z jednakowych części paliwa i oleju względnie nawet z jednej części paliwa i półtorej części oleju, jest całkowicie odpowiednia dla silników samozapłonowych. Minusem mieszanki z dużą ilością oleju jest to, że olej wycieka z okienek wylotowych i rozbryzgiwany strumieniem powietrza od śmigła, zanieczyszcza model.

Przy zestawieniu mieszanin trzeba pamiętać, że eter jest płynem szybko ulatniającym się; jeżeli zostawić nie zakorkowaną butelkę z eterem, to po pewnym czasie zawartość jej ulotni się.

Eter dodaje się do mieszaniny dla ułatwienia zapuszczania silnika i pewnego obniżenia stopnia sprężania, niezbędnego dla samozapłonu mieszanki. Silniki z niedostateczną kompresją w cylindrze nie mogą dość mocno sprężyć mieszanki. Powstająca na skutek sprężania temperatura nie jest w stanie zapalić mieszanki i silnika nie uda się zapuścić.

Silniki z bardzo dobrą kompresją w cylindrze można zapuścić i bez dodawania do mieszanki eteru. Przy sprężaniu mieszanki powstaje ciepło, mogące zapalić paliwo o bardziej wysokiej temperaturze zapłonu aniżeli eter.

Niżej podane są mieszaniny bezeterowe (w procentach objętości): 1. Benzyna lotnicza — 60; Olej lotniczy — 40; 2. Benzyna samochodowa — 60—70; Olej samochodowy — 40—30; 3. Nafta — 50—70; Olej lotniczy — 50—30. 4. Benzyna lotnicza — 1 część; Nafta — 3 części; Olej lotniczy — 2 części.

Mieszaninę bezeterową podaną w punkcie 4 można uważać za najbardziej odpowiadającą warunkom zapuszczania i pracy silnika. C. d. n.

EFER

Najbardziej przydatne są niżej wyszczególnione mieszaniny z eterem dla silników samozapłonowych (w procentach objętości):

1. Eter etylowy — 33; Nafta — 33; Olej — 34;
2. Eter etylowy — 25; Nafta — 25; Olej — 50;
3. Eter etylowy — 20; Nafta — 55; Olej mineralny — 25;
4. Eter etylowy — 36; Nafta — 50; Olej mineralny — 13; Płynny klej gumowy — 1.
5. Eter — 40; Olej solarowy — 60.

URZĄDZENIA STEROWNICZE

Urządzenia sterownicze można by nazwać przedłużeniem mięśni pilota— działają one w zasadzie bezpośrednio, bez opóźnień pod wpływem reakcji pilota. Urządzenie służące do uruchomienia powierzchni sterowania samolotu przyjęto powszechnie nazywać sterownicą lub mechanizmem sterowania. Wówczas w tym ostatnim wypadku sterownica będzie mechanizmem napędzającym, umieszczonym bezpośrednio przy stanowisku pilota.

Oprócz tego sterowanie można podzielić na: 1 — ręczne (służy do tego celu drążek sterowniczy lub koło do napędu steru wysokości lotek) 2 — nożne (uruchomienie steru kierunkowego przez naciskanie na pedały). Nadmienić należy iż były próby, w samolotach doświadczalnych, zastąpienia sterowania nożnego przez ręczne (tzn. całe sterowanie tylko w drążku sterowym odpowiednio wychylonym).

Pod względem konstrukcyjnym sterownicę można podzielić w zależności od sposobu przenoszenia siły na: 1 — sterowanie sztywne (w postaci rur lub drążków ściskanych i rozciąganych), 2 — sterowanie miękkie (linki stalowe tylko rozciągane), 3 — mieszane oraz 4 — elektromechaniczne. W naszym opisie zajmiemy się jedynie pierwszymi dwoma typami sterowania.

Na wstępie omówimy układ sterowania nowoczesnym samolotem, przedstawiony na rys. 1. Jak widać z rysunku zastosowano tu sterowanie miękkie, ponieważ przeniesienie siły odbywa się za pomocą plecionych linek stalowych prowadzonych w rolkach prowadzących ułożyskowanych. W układzie tym pedały obracają się dookoła osi a — b na dźwigniach, umocowanych do rury 1. Jeżeli pedały umocowane są na jednej rurze, która posiada jedną oś obrotu, to układ taki nazywamy orczykiem. Pedały (na rys. 1) związane są cięgnami 4 z rurą 2, do której umocowane są dźwignie 3. Do dźwigienek tych przymocowane są linki stalowe poruszające ster kierunkowy. W układzie tym na liczbach widzimy specjalne tłoczki, które połączone są z pilotem automatycznym. Strzałki na rysunku pokazują sposób przeniesienia ruchu od sterownicy do powierzchni nośnej.

Na rys. 2 przedstawiony jest schemat ręcznego sterowania sterem głębokości i lotkami przy zastosowaniu linek. Natomiast rys. 3 obrazuje taki sam mechanizm, lecz jako sterowanie sztywne, tzn. przy pomocy rur (drążków, cięgien). Porównując te dwa rysunki widzimy uproszczoną konstrukcję sterowania sztywnego w porównaniu z miękkim, gdzie mamy wielką ilość krzyżujących się linek (około dwa razy większa długość w porównaniu z drążkami). Mechanizm linkowy w rezultacie jednak jest lżejszy od drążkowego, gdyż w tym drugim wypadku do zwiększenia ciężaru przyczyniają się drążki ściskane, które pracują na wyboczenie. Zaletą połączenia linkowego jest to, iż łatwiej od drążkowego daje się przeprowadzić od stanowiska pilota do powierzchni sterowania w wypadku szczupłości pomieszczeń w kadłubie czy skrzydle. Jeszcze jednym punktem, który stawia mechanizm linkowy na wyższym szczeblu od drążkowego jest to, iż nie jest on wrażliwy na odkształcenia części samolotu

100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



Inż. ZBIGNIEW BUCZEK

(ugięcie skrzydła czy kadłuba). Układ drążkowy spowodować może w tym wypadku trudności w sterowaniu. Aby uniknąć drgań linek, należy dać im wstępne napięcie.

Wadą sterowania miękkiego jest to, iż naciągnięcie linki sterowania ulega zmianie przy zmianie temperatury. Z tego powodu konieczne jest częste regulowanie w celu zachowania tej samej siły rozciągającej linki np. zimą i latem. Linki, jak już było zaznaczone, prowadzi się w specjalnych rolkach ułożyskowanych. W zależności od grubości linki rolki są większe lub mniejsze. Orientacyjnie można przyjąć średnią rolkę jako równą mniej więcej dziesięciu grubościom linki. Rolki prowadzące dla mniejszych sił wykonuje się z bakelitu, zaś dla większych obciążeń z duraluminium.

Po tym krótkim przeglądzie układu linkowego można powiedzieć, iż jest on znacznie prostszy w wykonaniu i tańszy od drążkowego, ale wymaga częstej kontroli w czasie użytkowania i troskliwej opieki.

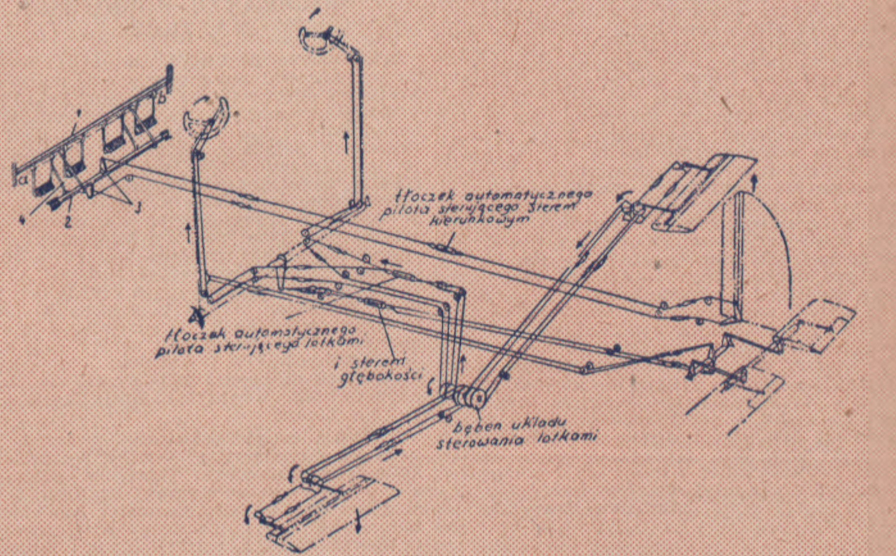
W urządzeniu sterowniczym (sterownicy), elemencie na który pilot bezpośrednio przekazuje siłę mięśni jest drążek sterowy, często wyposażony w specjalne przyciski (dźwigienki) spełniające różne zadania jak np.: uruchamianie hamulców kół, spusty karabinów maszynowych i niekiedy sterowanie trymerami. Drążek sterowy może być zakończony różnymi uchwytami, w zależności od przeznaczenia samolotu (sportowy, myśliwski).

Sterownicę rozwiązano dość ciekawie (obrazuje rys. 4). Posiada ona drążek sterowania (2) nieco odmiennego kształtu od poprzednich, który jest wygodniejszy w obsłudze, gdyż lotki napędzane są kołem sterowym. Konstrukcja sterownicy składa się z drążków, linek stalowych oraz dźwigienek przekazujących ruch. Sterownica zabudowana jest na mostku wykonanym z rur chromoniklowych (1). Drążek sterowy (z kółkiem — stosowany w większych samolotach) złączony jest z rurą umieszczoną w łożyskach. Napęd steru wysokości odbywa się za pomocą drążka sterowego przez dźwignię 4, która popycha złączony z nią drążek. Dwie karetki (suwaki) — 7 — zmontowane na rolkach przesuwają się po rurach (6) i uruchamiają ster kierunkowy. Przesunięcia suwaków złączone są kinematycznie linkami przeciągniętymi przez rolki (10). Na karetkach umocowane są pedały (8) z możliwością regulacji w zależności od wzrostu pilota. Od karetek idą linki (9) zakończone na sekcyjnym kole (11). Dźwignia (12) tego koła złączona jest z drążkiem (5), który porusza dźwigienką (3) wraz z drążkiem steru kierunkowego (13). Powyższy opis dość skomplikowanego urządzenia pokazał nam w jaki sposób ruch z pedałów poprzez linki stalowe (9) został przeniesiony na drążek (13). Zatem można by powiedzieć, iż sterowanie sterem kierunkowym jest tu do pewnego stopnia mieszane, gdyż składa się z linek i rur.

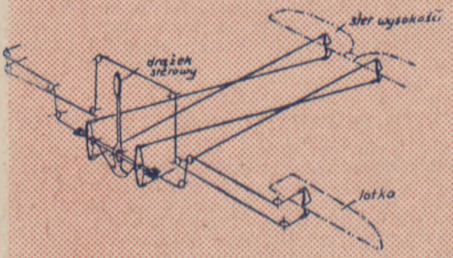
W sterowaniu sztywnym wszystkie rury muszą mieć swoje prowadnice. Do najczęściej spotykanych rozwiązań zaliczyć trzeba rozwiązanie pokazane na rys. 8, gdzie głównym elementem są cztery lub trzy łożyska czy też rolki. Oprócz linek i rur do sterowania na niewielkich odcinkach używa się łańcuchów. Napęd tego mechanizmu z kabiny pilota jest najczęściej ręczny przez pokręcenie odpowiedniej korbki złączonej z bębnem, na którą nawija się linka. Ten sam napęd stosujemy dla trymerów.

Na zakończenie należy dodać, iż mechanizm sterowania powinien być bardzo starannie zaprojektowany, z uwzględnieniem dobrego ułożyskowania wszystkich przegubów i rolek, aby w rezultacie otrzymać jak najmniejsze siły na drążku sterowym oraz zwiększoną czułość sterowania.

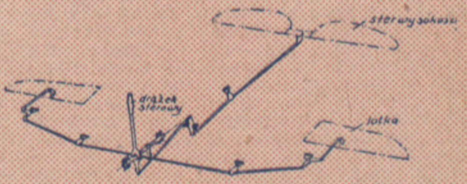
(cdn.)



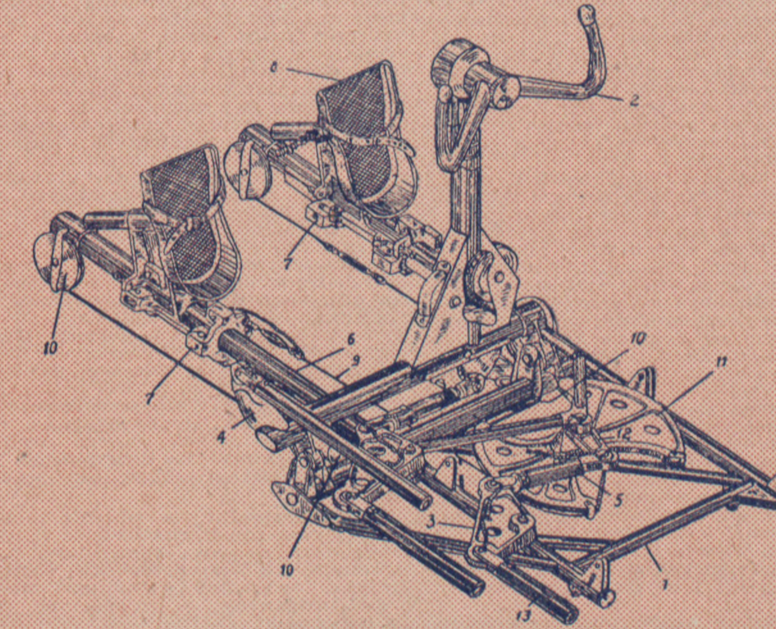
Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4



Korespondenci Sima piszą

POCZTA LOTNICZA

CWT LL NA ZLOT

DROGI SIM-ie! Pragnę Ci donieść o naszej nauce i pracy w Centrum Wyszkolenia Technicznego Ligi Lotniczej. Szkoła nasza jest bardzo piękna i bogato wyposażona w najróżniejsze pomoce naukowe, wykonane przez uczniów Centrum, które bardzo pomagają nam w zrozumieniu nawet dość skomplikowanych zagadnień.

W pierwszych dniach po rozpoczęciu nauki zorganizowane zostało koło ZMP, którego Zarząd postawił sobie za zadanie ścisłą współpracę z kierownictwem Centrum oraz pomoc słabszym kolegom w nauce. Zorganizowano więc grupy samokształceniowe, dzięki którym poziom uczniów został wyrównany i wyniki naszej nauki są zadawalające.

My, uczniowie CWT, nie chcąc pozostać w tyle za całą młodzieżą naszego kraju, która czci Zlot Młodych Przodowników czynem produkcyjnym, podjęliśmy kilka zobowiązań, na które złożyły się m. in.: wykonanie sprzętu sportowego, kwietników i zieleńców na terenie szkoły. Najważniejszym naszym zobowiązaniem jest ukończenie nauki z wynikiem bardzo dobrym. Każdą wolną chwilę od nauki poświęcamy na wykonanie naszych zobowiązań i cieszymy się, że robotę naszą widać — przed naszymi oknami kwitną już piękne kwiaty. A bardzo dobre wyniki uzyskamy na pewno. W przekonaniu tym utwierdza nas fakt, że już w chwili obecnej mamy wielu przodowników nauki, którzy zasługują na wyróżnienie. Są nimi kol. kol. Talik, Trąba, Kapkowski, Bastkowski, Krey, Markowski i wielu innych. Zapał do nauki i pracy naszej „czołówki" udziela się wszystkim uczniom CWT i nie do pomyślenia jest, szczególnie przy serdecznej i koleżeńskiej współpracy i pomocy, aby ktoś z nas miał zostać w tyle.

Stanisław Kasperski
CWT LL

MŁODZIEŻ KIELECKA WE WSPÓŁZAWODNICTWIE ZLOTOWYM

Wezwanie do współzawodnictwa zlotowego padło u nas jeszcze w maju. Odtąd posypały się meldunki o podjętych zobowiązaniach i zawrzała praca nad ich realizacją. Na pierwsze wyniki nie czekaliśmy długo. Pierwsi o wykonanym zobowiązaniu zameldowali modelarze, biorący udział w zawodach oddziałowych i okręgowych, które odbywały się pod hasłem Zlotu Młodych Przodowników. Dobre wyniki, uzyskane na tych zawodach, były rezultatem zainicjowanego przed tym współzawodnictwa zlotowego. Zarówno przygotowaniem, do zawodów jak i swoją postawą wyróżnili się modelarze z Radomia — Wiązowski, Warylak i Figarski, a z Kielc — Górnicki, Grychowska, Uchański i Szwajcarzówna.

W pracach przedzlotowych modelarze nie są bynajmniej odosobnieni. Do współzawodnictwa przystąpili również piloci i instruktorzy Kieleckiego Aeroklubu LL. Kadra techniczna także nie pozostała w tyle. Zobowiązania są realizowane w znacznie przyśpieszonych terminach.

Przodujący wśród mechaników kol. **Zygmunt Jagiełło** walczy swą pracą o wyjazd na Zlot i rzeczywiście w pełni na to zasługuje. Nie sprawia mu trudności pozostanie po godzinach pracy, by sprawdzić jaki efekt dał normalny dzień roboczy. Dla utrzymania sprzętu w stanie pełnej sprawności stale myśli o ulepszeniu form pracy i przyśpiesza wykonanie poszczególnych zadań. Będąc wydelegowanym na Krajowe Zawody Szybowcowe do Poznania w rekordowym czasie 5 godz. i kilku minut przemontował silnik w samolocie CSS—13.

Spośród pilotów wyróżnił się kol. Mieczysław Robak, który pracując w budownictwie zobowiązał się założyć na swojej budowie koło LL, kilka kącików lotniczych, wygłosić szereg pogadanek na tematy ogólnolotnicze. Kol. Robak nie tylko przoduje w swojej pracy zawodowej, ale i społecznej. Zobowiązania swe wykonał kilka tygodni przed terminem. To on właśnie jako pierwszy rzucił hasło współzawodnictwa zlotowego wśród pilotów Aeroklubu i on pierwszy zameldował o ich realizacji.

Dobre wyniki we współzawodnictwie osiągnęli również kol. kol. Mieczysława Dudówna, instr. Antoni Rospara, instr. Ludomir Świeczko i inni, którym realizacja zobowiązań nie przychodziło łatwo. Egzaminy maturalne i inne trudności hamowały ich wykonanie, ale silna wola pilotów osiągnięcia wytkniętego celu — przodownictwa w pracy zawodowej, nauce i wyszkoleniu lotniczym dla dobra naszej Ludowej Ojczyzny — sprawiła, że wszelkie trudności zostały pokonane i realizacja zobowiązań postępowała szybciej niż sami przewidywali.

Sławomir Cetner

MODELARZE SOSNOWCA NA ZLOT

Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu przygotował pokazową grupę modelarzy, która wyjedzie na Zlot Młodych Przodowników - Budowniczych Polski Ludowej. W porozumieniu z Zarządem Miejskim ZMP w Sosnowcu ustalono, że grupa zademonstruje w Warszawie loty balonów o średnicy 5 i 2 m, napełnionych ogrzanym powietrzem, specjalnych latawców i modeli na uwięzi. W wypadku sprzyjających warunków atmosferycznych przy pomocy latawców rozrzucane będą ulotki zlotowe, kolorowe spadochroniki i modele latające. Oddział LL załatwia także sprawę rozsprzedaży w pewnych punktach Zlotu popularnych sosnowieckich wycinanek latających, z których dochód przeznaczony jest na budowę wieży spadochronowej w Sosnowcu. Nowe wzory wycinanek na pewno będą się cieszyć dużym powodzeniem wśród młodzieży zgromadzonej na Zlocie.

W skład grupy pokazowej wchodzą: instruktor modelarstwa Ryszard Reder, przodownik modelarstwa Grzegorz Boblewski, aktywni modelarze Ryszard Szafirski i Włodzimierz Dudek, popularyzator modelarstwa balonowego Zygmunt Lorek oraz pracownicy Oddziału LL Stanisław Meus i Eugeniusz Bobrowski.

W związku ze Zlotem modelarze i pracownicy Oddziału LL Sosnowiec podjęli szereg zobowiązań, pragnąc czynem stać się godnymi uczestniczenia w tej wielkiej manifestacji młodzieżowej.

S.M.

ZLOT POBUDZIŁ NAS DO ŻYCIA

Do niedawna praca w Szczecińskim Ośrodku Treningowym stała na niskim poziomie, a właściwie można powiedzieć, że „leżała". Winę za taki stan ponosili piloci, którzy nie uczęszczając regularnie na trening przyczyniali się do niewykonywania planu lotów. Wobec ogromu zadań stojących przed nami, zwłaszcza w okresie przygotowań do Zlotu Młodych Przodowników, kiedy cała nasza młodzież wytęża swe siły, aby jak najlepszą pracą uczcić to wielkie święto, sytuacja w naszym Ośrodku była zastraszająca. Czyż mieliśmy dłużej patrzeć obojętnie na bierność większości pilotów? Nie doprowadziłoby to z pewnością do niczego dobrego. Wykorzystując moment przygotowań zlotowych, postanowiliśmy za wszelką cenę wprowadzić pracę naszego Ośrodka na właściwe tory. W tym celu zarząd SOT-u po naradzie z kilkoma aktywniejszymi pilotami zwołał ogólne przedzlotowe zebranie, na które zaproszono delegata z Zarządu Miejskiego ZMP. Na zebraniu tym, które można nazwać reorganizacyjnym, rozwiązano dotychczas istniejący aktyw, a na jego miejsce utworzono Brygadę Zetempowską, którą opiekować się będzie ZM ZMP. W skład Zarządu Brygady weszli koledzy: Grzybek, Majewski, Golba, Sadowska i Szostak, a członkami jej są wszyscy zetempowcy oraz wyróżniający się w swej pracy koledzy niezorganizowani. W dalszym ciągu zebrania rozwinęła się szeroka dyskusja, w której omówiono sprawę nowego regulaminu współzawodnictwa oraz dyscypliny, a potem podjęliśmy szereg zobowiązań na cześć Zlotu.

Trzeba stwierdzić, że zebranie to podziałało na nasz zespół mobilizująco i jesteśmy przekonani, że grupa bumelantów, na której czele stał dotychczas kol. Eugeniusz Dzięcioł, włączając się w nurt zlotowego współzawodnictwa — zniknie na zawsze „z horyzontu".

Adam Wildburg
Szczecin

„Kto późno przychodzi, ten sam sobie szkodzi" — mówi stare przysłowie. Można je zastosować do kol. kol. **Włodzimierza Kosowicza** z Chełmży, **Henryka Porankiewicza** z Rybnika, **Edwarda Pyclika** z Wałbrzycha, **Stanisława Koścla** z Rokitnicy, **Tadeusz Łyczko** z Proboszczowa, którzy zapewniają redakcję, że są stałymi czytelnikami SIM-u i czytają go „od deski do deski". Z listów Waszych, koledzy, jednak wynika, że tak nie jest. Bo gdybyście naprawdę czytali SIM uważnie, wiedzielibyście na pewno, że podania w sprawie szkolenia trzeba składać w Zarządach Okręgowych LL i dawno byście to uczynili, gdyż przyjęcia na szkolenie lotnicze w bieżącym roku, ze względu na dużą ilość kandydatów, trwały do 1 lipca i w chwili obecnej są już zakończone.

Kolega Łyczko wiedziałby z pewnością, że jednym z warunków przyjęcia na szkolenie jest ukończenie minimum 7 klas szkoły podstawowej i robiłby wszystko, aby szkołę tę ukończyć.

W celu zapoznania się z warunkami przyjęć na szkolenie oraz sposobem załatwiania tych spraw radzimy Wam przejrzeć „poczty", w których była o tym mowa, a szczególnie polecamy w nr. 3 lub 23 SIM-u z br., gdzie podawaliśmy obszerne informacje dotyczące szkolenia. Przyda się to Wam z pewnością, gdyż wcześniejsze zapoznanie się z warunkami przyjęć, umożliwi złożenie w odpowiednim czasie i we właściwym ZOLL potrzebnych dokumentów, aby w przyszłym roku wyjechać na kurs. O terminie rozpoczęcia akcji przyjęć kandydatów na szkolenie lotnicze w roku przyszłym zawiadomimy Was we właściwym czasie.

Listy kol. kol. **Jana Zborowskiego** z Nowej Huty i **Aleksego Sikory** z Jaworzna również dotyczą spraw szkoleniowych. Ponieważ koledzy ci pracują, nie mają więc możliwości wyjechania na kurs trwający kilka tygodni, gdyż na tym ucierpiałaby produkcja. Sprawę szkolenia młodzieży bez oderwania jej od pracy Liga Lotnicza rozwiązała. Obecnie Okręgi LL organizują w poszczególnych ośrodkach treningowych i aeroklubach kursy robotnicze, na których młodzież pracująca ma możność zdobycia wiadomości i umiejętności lotniczych po pracy. W tej sprawie powinniście zwrócić się do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie, ul. 1 Maja 36. Koledze Zborowskiemu radzimy również nawiązać kontakt z Oddziałem Powiatowym LL w Nowej Hucie (os. A. O. kol. XVI, bl. 5), gdzie będzie mógł nie tylko zasięgnąć informacji, ale powinien jako miłośnik lotnictwa włączyć się do ligowej pracy.

Kol. **Marian Kijewski** z Prokości chce bardzo zostać pilotem szybowcowym, ale ma dopiero 14 lat. Zapytuje więc redakcję co ma robić do czasu, kiedy będzie mógł rozpocząć szkolenie lotnicze.

Przede wszystkim, Kolego, powinniście zostać członkiem Ligi Lotniczej i aktywnie pracować w jednym z kół LL, gdzie będziecie mogli zdobyć podstawowe wiadomości o lotnictwie. Możecie również zapisać się do modelarni lotniczej, w której nauczycie się nie tylko budować modele, ale zapoznacie się z wieloma zagadnieniami, które przydadzą się Wam w przyszłym szkoleniu lotniczym. Poza tym nie wolno Wam poprzestać na ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej. Musicie o tym pamiętać, że przejście szkolenia szybowcowego nie daje Wam żadnego zawodu, a uprawnia tylko do uprawiania sportu w obranej przez Was dziedzinie. A zatem powinniście pomyśleć również o obraniu odpowiedniego dla Was zawodu, co jest zależne od Waszych zdolności i zamiłowania.

Jeżeli chcielibyście zawodowo pracować w lotnictwie, np. zostać instruktorem, wówczas siedmioklasowe wykształcenie jest za małe, a musicie mieć ukończone przynajmniej 9 klas. Istnieje jeszcze inna możliwość pracy dla lotnictwa — możecie zostać konstruktorem lotniczym, lecz to wymaga jeszcze dłuższej nauki. Musicie najpierw ukończyć 11 klas szkoły ogólnokształcącej, a potem studiować na Politechnice na Wydziale Lotniczym. Powinniście się dobrze nad tym zastanowić i nie marnując czasu przystąpić do dalszej nauki.

(J.S.)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Trzeźwi go coś gorącego, co zalewa mu oczy. Ostatkiem sił podnosi się na nogi i nagle czuje ożywczy chłód.

— Woda! — półświadomie przemyka mu przez głowę i natychmiast ponawia atak na szafę.

Tym razem klucz trafia w otwór, zamku i lekko daje się przekręcić. Marek szarpie za uchwyt drzwi szafy i syczy z bólu. Klamka parzy rękę, jak płyta rozpalonego pieca. Równocześnie potężny strumień wody trafia Marka w pierś i rzuca nim o ścianę. To mu znów przywraca świadomość. Przez tlącą się już chustkę chwyta po raz drugi klamkę i pociąga gwałtownie. Drzwi szafy ustępują.

Woda bija Marka po rękach, po plecach, po twarzy, niemal przewraca, ale chłodzi... chłodzi...

Rysunki... tekturowy rulon... prototyp... — kołuje Markowi w głowie, gdy tymczasem jego ręce błądzą po omacku w szafie.

Jest. Jest rulon... — Przyciska go obu-rącz do piersi — rzuca się do wyjścia z pokoju.

Ale w tej samej chwili rozlega się ogłuszający trzask! Potop ognia zalewa pokój... jakaś żagiew uderza w plecy i Marek pada za progiem korytarza...

Ogień parzy... Marek instynktownie podrywa się... Biegnie jeszcze parę kroków i znów pada... Ogarnia go teraz zewsząd dym. Ostry, raniący oczy, kłujący płuca tysiącem szpilek, dym...

Och, jak gorąco!... Wody!..., Tchu!... tchu...

Marek wpija paznokcie w podłogę, gryzie do krwi wargi, jęczy chrapliwie... Resztą sił czołga się przed siebie...

Strażacy obsługujący motopompy otaczali płonący budynek coraz ciaśniejszym półkolem. Ciągnęli za sobą nabrzmiałe wodą węże sikawek i zalewali ogień ze wszystkich stron. Na placyku przed barakiem pozostali tylko oni i grupka szybowników z Janiakiem i Pędzichem. Reszta zajęta była ratowaniem zagrożonych hal i pozostałych zabudowań warsztatowych.

Kiedy ogłuszający huk oznajmił, że zwalił się przepalony dach nad czwartym pokojem, Pędzich zakrył twarz dłońmi.

Jednocześnie trzech pilotów rzuciło się w stronę wejścia do baraku. Zatrzymały ich jednak silne ramiona strażaków. Odgrodzili oni kordonem dostęp do budynku, nad którym lada chwila miały załamać się przepalone krokwie.

Szybownicy nie mogli jednak oderwać oczu od ziejącego dymem wejścia do budynku. Nie mogli pogodzić się z myślą, że Marek już stamtąd nie wyjdzie...

Mijały długie jak wieczność sekundy i głowy opuszczały się coraz niżej. W sercach gasły ostatnie iskierki nadziei.

Tymczasem Janiak, zaciskając kurczowo szczęki, z wzrokiem utkwionym w czeluść drzwi, za którymi zniknął Marek, odruchowo posuwał się w stronę płonącego budynku. Był coraz bliżej. Minął już kordon strażaków.

Nagle nowy płomień strzelił w górę, oświetlając wejście do budynku. Poprzez gęstwę dymu, u progu drzwi zamajaczył jakiś ciemny kształt. Andrzej postąpił szybko naprzód i — zatrzymał się. Nie, to przywidzenie...

Za nim całą grupą ruszyli szybownicy i jak on, zatrzymali się niezdecydowanie. Dym kłębił się coraz gęstszy, coraz ciemniejszy, a wraz z nim płynęła fala gorąca, gorąca nie do zniesienia. Przesłaniali rękami twarze...

Wtem kilka strumieni wody z prądnic strażackich lunęło z siłą w korytarz. Dym skłębił się jeszcze bardziej i stromo poszedł w górę, a na progu ukazał się szary, gruby rulon. Na nim zaciśnięta kurczowo ręka.

— Marek!

W mgnieniu oka byli przy nim. Kilka par rąk poderwało go z podłogi. Szybko, lecz troskliwie wynieśli bezwładne ciało na środek dziedzińca, z dala od płomieni. Woźniak uruchomił motor sanitarki i podjechał momentalnie.

Ściągnięcie z nieprzytomnego Marka tlącego się kożuszka, ulokowanie go na noszach i załadowanie do sanitarki trwało sekundy.

— Tadek! Powiedz Bogdanowiczowi, że pojechałem do szpitala. A wy zostańcie tutaj do chwili ugaszenia pożaru — powiedział Janiak i zatrzasnął drzwiczki samochodu.

Wóz ruszył i minął bramę wśród rozstępującego się w milczeniu tłumu.

Na horyzoncie zaczynało szarzeć. Noc cofała się, a wraz z nią i pożar. Płomienie stawały się coraz mniej ruchliwe i coraz słabiej walczyły z naporem wody. Krwista łuna nad warsztatami bladła w brzasku wstającego dnia.

*

— Siadajcie, proszę, chcę z wami pogadać — powiedział Janiak do Tadka Puchały i Walka Sikory, którzy weszli właśnie do pokoju.

— Chcę z wami pogadać — powtórzył Janiak — na temat Marka. Co zrobimy teraz z jego sprawą?

— A co w ogóle z Markiem? Jak się czuje? — odpowiedział pytaniem Walek.

— Odniósł bardzo poważne obrażenia. Plecy — jedna rana. Poza tym silnie poparzone obie dłonie i częściowo twarz. Oczu mu prawie nie widać, tak jest zapuchnięty... Cierpi bardzo. Przytomność odzyskał dopiero w szpitalu, gdy zaczęto go rozbierać. Ale muszę powiedzieć, że mi zaimponował. Pierwsze słowa, jakie wydobył z siebie, to było pytanie „czy plany uratowane?" Kiedy go zapewniłem, że rysunkom nic się nie stało, uśmiechnął się przez łzy i przez cały czas pierwszego opatrunku nawet nie jęknął, chociaż można sobie było wyobrazić, jak diabelnie cierpi...

— Dzielny chłopak — powiedział Walek.

— Po prostu bohater. I uważam, że w takim określeniu nie ma żadnej przesady — dodał Andrzej.

— A co mówią lekarze? — przerwał Tadek.

— Nie kryją, że będzie musiał poleżeć ze dwa albo trzy tygodnie w szpitalu — informował dalej Andrzej. — Ale na szczęście nie ma poważniejszych obaw ani o życie, ani o zdrowie. Oczy, co najważniejsze, w porządku. Blizny na twarzy, jak twierdzą lekarze, nie będą wielkie. Miał swoją drogą dużo szczęścia.

— Tak — odpowiedział w zadumie Walek. — Ale nigdy nie spodziewałem się, że Marek wykaże tyle hartu i poświęcenia.

— Cóż, dał dowód, że naprawdę chce się zrehabilitować i że w razie potrzeby potrafi dla wspólnej sprawy zaryzykować nawet życie — odezwał się Tadek.

W każdym razie pewne jest, że Marek przeżył głęboko swój haniebny czyn — ciągnął dalej Janiak. — I co do mnie, uważam, że dzisiejszy wypadek stawia go znowu na równi z tym Markiem, którego znałem przed zginięciem spadochronu.

— A może wyżej? — wtrącił Walek.

— Nie tak pochopnie, Walku. Kradzież spadochronu, jeżeli nawet uwzględnimy to, że w końcu przyznał się do niej — to bardzo poważne przestępstwo. A ostatecznie nie wiadomo, co było silniejszym bodźcem do jego bohaterskiego czynu: chęć uratowania rysunków, czy może raczej zamiar zrehabilitowania się w naszych oczach.

— Dopuszczam i tę ewentualność — odparł Walek — ale moim zdaniem nie zmniejsza to jego zasługi w uratowaniu cennych rysunków.

— Z tym się zgadzam — skinął głową Andrzej — i dlatego właśnie poprosiłem was tutaj, żeby wspólnie zastanowić się, jak w tej sytuacji postąpić ze sprawą spadochronu. Przede wszystkim chciałbym wysłuchać waszego zdania.

Zapanowała chwila milczenia, po czym odezwał się Tadek:

— To, że Marek w związku z kradzieżą spadochronu przeżył bardzo poważny wstrząs psychiczny, zdaje się nie ulegać żadnej wątpliwości. Fakt przyznania się do przestępstwa świadczy, że zrozumiał całą podłość swego postępku i że to, co było w nim dobre — zatriumfowało nad złem.

— Dalej. — Gdyby dzisiejszy czyn był pierwszym przejawem jego przemiany, to moglibyśmy mieć wątpliwości, czy nie został on podyktowany tylko brawurę, której Markowi nigdy nie brakowało i chęcią wzbudzenia podziwu. Ale korzystną przemianę w charakterze Marka obserwowaliśmy już od kilku dni. Jego naprawdę przykładna praca w brygadzie mechaników nie wydaje mi się pracą na pokaz. To robota rzetelna, uczciwa. Rozmawiałem wczoraj z Władkiem Kulickim, który pełen jest uznania dla pracy Marka.

— I biorąc to wszystko pod uwagę — kończył Tadek — uważam, że dzisiejszy czyn Marka jest konsekwencją jego świadomej poprawy, jego nastawienia się na długą i trudną drogę do odzyskania imienia kolegi, imienia zetempowca. Jestem też przekonany, że w tej chwili mamy pełne prawo, a nawet obowiązek wyciągnąć do Marka rękę.

— Bardzo cieszę się, Tadku — powiedział Janiak — że wyraziłeś właśnie mój pogląd na tę sprawę. Jestem głęboko przekonany, że dzisiejszy czyn Marka jest właśnie wynikiem przeobrażeń, jakie w nim nastąpiły. Co więcej, wierzę, że chłopak zmienił się zasadniczo i nigdy już nie splami się żadnym hańbiącym postępkiem.

— I ja jestem tego samego zdania — dodał Walek. — Uważam, że gdybyśmy jednak teraz usunęli Marka z obozu, to byłoby to niesłuszne ze względów wychowawczych. Natomiast przyjęcie Marka z powrotem w poczet uczestników obozu jeszcze bardziej zobowiąże go do dalszej pracy nad sobą, do walki o zdobycie imienia dobrego zetempowca.

— Jeszcze raz muszę powiedzieć, jak cieszy mnie nasza jednomyślność w tej sprawie — rzekł z zadowoleniem Janiak. — Teraz zdobyłem pewność, że mój sąd o tej sprawie jest słuszny. Wobec tego, chłopcy, zrobimy tak: ty, Tadku, zwołasz po południu, na czwartą, ogólne zebranie i przedstawimy kolegom nasz wniosek o rehabilitację Marka.

— Zgoda — odpowiedział Tadek i wraz z Walkiem wstali, kierując się do wyjścia.

— Czekajcie! — wstrzymał ich Janiak. — Chciałem wam jeszcze powiedzieć, jaka była przyczyna pożaru. Okazało się, że po prostu nastąpiło krótkie spięcie w przewodach elektrycznych. Straty są dosyć poważne, ale nie tak dalece, aby wpłynęły na zahamowanie normalnej pracy warsztatów. Biura pracują w pozostałej ocalałej części bundynku. Kiedy przed godziną byłem u Pędzicha, to aż mnie podziw ogarnął: robota idzie pełną parą, jakby nic w ogóle nie zaszło. Tylko jedna brygada robotników uprząta jeszcze pogorzelisko.

— A ta szafa? — dopytywał dalej Tadek.

— Wszystkie papiery, które pozostały w szafie, zetliły się zupełnie. Gdyby ten rulon nie został w porę wyjęty — podzieliłby los pozostałych dokumentów. Możecie sobie wyobrazić, jak przyjemnie mi było słuchać podziękowań Pędzicha i dyrektora warsztatów za udział naszego obozu w akcji ratowniczej. A do Marka wybiera się delegacja Rady Zakładowej ze specjalnym podziękowaniem.

(25) (c. d. n.)

Z LOTU PTAKA

56 GODZIN W POWIETRZU

Jak podaje komunikat FAI (Międzynarodowej Federacji Sportu Lotniczego) z czerwca br., zatwierdzony został oficjalnie nowy rekord międzynarodowy długotrwałości lotu na szybowcu jednomiejscowym, ustanowiony w dniach 2, 3 i 4 kwietnia br. przez pilota francuskiego Charles Atgera.

Atger utrzymywał się w powietrzu na szybowcu Arsenal Air — 100 w czasie **56 godz. 15 min.**, bijąc poprzedni rekord Guy Marchanda o 15 godz. 24 min. Lot odbył się w miejscowości Romain les Alpilles (St. Remy de Provence). (z)

ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH W NRD



Młodzież Niemieckiej Republiki Demokratycznej z zamiłowaniem oddaje się modelarstwu lotniczemu. Na zdjęciu: młody milicjant ludowy próbuje swój model szybowca, przygotowując się do zawodów modeli latających jakie zorganizował Związek Wolnej Młodzieży Niemieckiej okręgów Rudolfstadt i Saalfeld.

W zawodach tych wzięły udział ekipy najlepszych modelarzy z miejscowych ośrodków fabrycznych. (z)

LOTNICTWO CYWILNE DLA GOSPODARKI NARODOWEJ

Samoloty Polskich Linii Lotniczych zakończyły w tych dniach wielką akcję zwalczania szkodników lasów: osnui gwiaździstej i mniszki-barczatki w lasach woj. opolskiego, katowickiego i koszalińskiego. **Ogółem opylono środkami owadobójczymi prawie 33 tys. ha lasów,** w tym ponad 31 tys. szczególnie zagrożonych lasów śląskich.

Specjalna eskadra samolotów PLL „Lot", zaopatrzona w doskonały sprzęt do opylania, przybyła niedawno do zespołu PGR Sitno w pow. Myślibórz, woj. szczecińskie.

Przed przystąpieniem do opylania pól piloci odbyli naradę z pracownikami PGR, na której robotnicy poinformowali lotników o położeniu zagrożonych pól ziemniaczanych. Należą do nich również pola spółdzielni pro, dukcyjnej „Świt".

Witając lotników Antoni Parchomczyk powiedział:

„Jesteśmy wdzięczni za przyjście nam z pomocą w tępieniu stonki. Przed wojną lotnicy nie pomagali chłopom walczyć o wysokie urodzaje. Wasza pomoc — to jeszcze jeden dowód sojuszu i braterstwa klasy robotniczej i chłopów pracujących".

Po dokonaniu lotów rozpoznawczych eskadra PLL „Lot" przystąpiła do opylania pól specjalnym proszkiem owadobójczym.

W chwili obecnej samoloty, specjalnie przystosowane do zwalczania szkodników, prowadzą walkę ze stonką ziemniaczaną w województwach: szczecińskim, koszalińskim i zielonogórskim. W akcji tej obok załóg „LOT-u" biorą udział także piloci Ligi Lotniczej. (k)

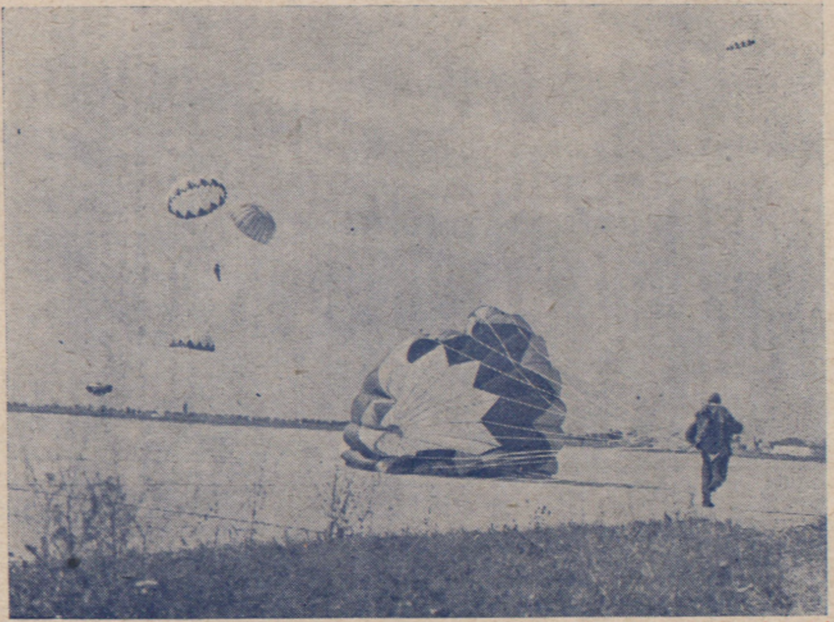
UWAGA INŻYNIEROWIE I TECHNICY

Naczelna Organizacja Techniczna, powołując się na ustawę z dnia 18 lipca 1950 r. przypomina o obowiązku rejestracji inżynierom i technikom, którzy ukończyli wyższe lub średnie szkoły techniczne po upływie ogólnej rejestracji inżynierów i techników.

Rejestracji należy dokonać w Biurze Rejestru Inżynierów i Techników w Warszawie, ul. Czackiego 3/5 lub w wojewódzkich Oddziałach NOT, a mianowicie: Białystok, ul. Biała 1; Bydgoszcz, Al. Wyzwolenia 5; Gdańsk, ul. Świerczewskiego 30; Katowice, ul. Stawowa 19; Kielce, ul. Sienkiewicza 53; Kraków, ul. Straszewskiego 28; Lublin, ul. Szopena 8; Łódź, ul. Piotrkowska 102; Olsztyn, ul. Szrajbera 11; Poznań, ul. Alfreda Lampe 21; Rzeszów, ul. Okrzei 5; Szczecin, Al. Wojska Polskiego 99; Wrocław, ul. Świerczewskiego 74.

Osobom, które już dokonały obowiązku rejestracji przypomina się o konieczności zgłaszania zmian, podlegających wpisaniu do rejestru, odnoszących się do: 1) zakończenie studiów, 2) zmiany miejsca pracy, 3) zmiany stanowiska, 4) zmiany miejsca zamieszkania, 5) zmiany nazwiska itp., zgodnie z art. 7 p. 1 ustawy z dnia 18 lipca 1950 roku.

Zmiany, poparte dokumentami należy zgłaszać osobiście lub drogą korespondencji do Biura Rejestru Inżynierów i Techników w Warszawie, ul. Czackiego 3/5.



Spotkamy się w dniu 20 lipca po południu na lotnisku Okęcie, gdzie podziwiać będziemy pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego.

OLBRZYMIE STRATY WOJSK USA NA KOREI

Agencja Nowych Chin podała, że oddziały koreańskie i formacje chińskich ochotników ludowych zadały nieprzyjacielowi w ciągu maja br. łączne straty w liczbie 10 784 żołnierzy i oficerów oraz **zestrzeliły lub uszkodziły 533 samoloty nieprzyjacielskie.** Straty wojsk nieprzyjacielskich obejmowały 5 361 Amerykanów, 134 Anglików, 84 Kanadyjczyków, 283 Turków oraz 4 922 lisynmanowców. **Zestrzelono** w tym okresie **234 samoloty** nieprzyjacielskie, **uszkodzono zaś — 299.** Wojska ludowe zniszczyły i uszkodziły w ciągu maja 91 czołgów nieprzyjacielskich i zdobyły 36 karabinów maszynowych. (k)

„BOCIAN" i „JASKÓŁKA" NAD WISŁĄ

W okresie od 15 — 25 lipca br. odbędzie się w Warszawie na Wybrzeżu Kościuszkowskim (naprzeciw elektrowni) Centralna Wystawa Lotnicza, zorganizowana przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej. Uczestnicy Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej jak i mieszkańcy Warszawy będą mieli okazję oglądania prawdziwych szybowców i samolotów oraz spadochronów. Wystawione zostaną między innymi: szybowce — „ABC", „Salamandra", „Komar", „Mucha", „Sęp", „Jastrząb" — prototypy „Bociana" i „Jaskółki", bezogonowiec „Nietoperz", motoszybowiec „Pegaz" oraz samoloty sportowe — „Żak", „CSS-13", „Junak", „Zuch" oraz „Jak-18". Ciekawą wystawę będą ilustrowały liczne plansze przedstawiające dorobek lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej. A zatem wszyscy Czytelnicy SiM-u — członkowie Ligi Lotniczej spotykają się na Wybrzeżu Kościuszkowskim. (k).

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ   WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 2592.   3-B-21915